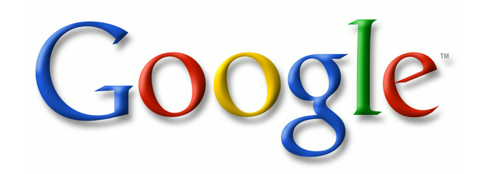


Nauticus.

Neue Beiträge zur Flottenfrage.

ESMS

Berlin 1898.
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71.







Nauticus.

Neue Beiträge zur Flottenfrage.

Berlin 1898.
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71.

„Das Deutsche Reich darf nicht eine Flotte haben, die zu klein ist zum Leben und zu groß zum Sterben."

Adalbert, Prinz von Preußen.



Vorbemerkung.

Der erste Theil dieser Schrift, der kürzlich unter dem Titel: „Altes und Neues zur Flottenfrage“ erschien und der zum Nutzen für die Sache in parlamentarischen und anderen Kreisen recht günstig aufgenommen worden ist, hat den Anstoß dazu gegeben, daß wir noch unerwartet viele schätzbare Beiträge von Freunden der Sache erhalten haben, zu deren Veröffentlichung wir uns verpflichtet fühlen.

Nauticus.

Verzeichniß der Aufsätze.

Seite

A

B

D

E

F

J

K

M

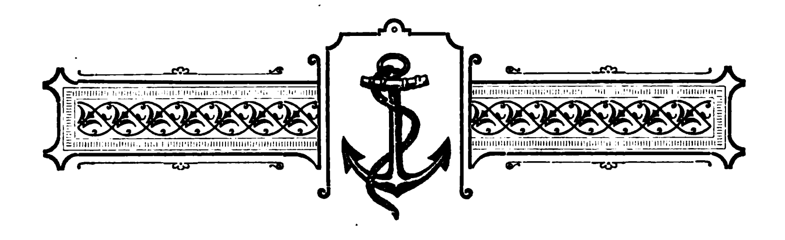
P

Zur Beachtung!

Das Verzeichniß der Aufsätze und Stichworte, sowie das Namensverzeichniß des ersten Theils dieser Schrift „Altes und Neues zur Flottenfrage“ befindet sich zur Orientirung der Leser auch am Schlusse des hier vorliegenden zweiten Theils.

Namen-Verzeichniß.

(Die mit einem * bezeichneten Namen bedeuten Stimmen aus dem Auslande zur Münchener Flottenumfrage.)



Arbeiterinteressen und Kriegsmarine.

In der Sitzung der Budgetkommission des Reichstages am 26. Februar hat Abg. Bebel zugegeben, die Arbeiter hätten ein gewisses Interesse an einer ausreichenden Landesvertheidigung und einer guten Marine, aber — so hat er hinzugefügt — die besitzenden Klassen hätten ein noch größeres. Diese Ansicht ist, namentlich was den Zusatz anbetrifft, irrig, so sehr es auch zu begrüßen ist, daß der sozialdemokratische Parteiführer wenigstens ein gewisses Interesse der Arbeiter an der Flotte anerkennt. Das ist doch der Anfang einer Erkenntniß, deren Entwickelung hoffentlich noch weiter, und zwar zu dem Eingeständniß führt: Niemand hat in Wahrheit ein größeres Interesse an einer ausreichenden Landesvertheidigung und einer guten Marine als die arbeitenden Klassen. Tritt durch eine feindliche Invasion oder durch eine Blockade in einem Lande eine völlige Stockung aller Erwerbsthätigkeit in Landwirthschaft, Industrie und Handel ein, dann haben die besitzenden Klassen immer noch zu leben. Baargeld hat in solchen Fällen doppelten Werth, wo der Kredit versagt; überdies ist es heutzutage, wo der bewegliche Besitz mit allen Hilfsmitteln des Verkehrs arbeitet, nicht schwer, Werthpapiere ins sichere Ausland zu schaffen. Grund und Boden aber behalten ihren immanenten Werth, auch wenn die zeitweiligen Erträgnisse aufhören. Der Arbeiter dagegen, der des Sparpfennigs entbehrt und nur von der Hand in den Mund lebt, muß sofort darben und hungern, wenn Niemand seine Arbeit begehrt. Er kann während solch kriegerischen Nothstandes auch nicht auf Staats- und Gemeindehilfe rechnen, denn Staat und Gemeinde müssen die letzte Mark an die Rettung des

Vaterlandes setzen, und ebenso versagt die Privatwohlthätigkeit, da während einer Katastrophe Jeder sich selbst der Nächste ist.

Niemand hat daher im Grunde mehr darauf Bedacht zu nehmen, daß ihm dauernd eine sichere Arbeitsgelegenheit geboten wird, als gerade der Lohnarbeiter. In diesem Sinne stellen sich die Ausgaben für die Landesvertheidigung, sowohl für das Heer wie für die Flotte, als eine Assecuranzprämie der nationalen Arbeit dar, die zwar Millionen und aber Millionen an Geld kostet, die aber für die Erhaltung eines ungleich werthvolleren Gutes, nämlich des Verdienstes, ja der Existenz der arbeitenden Klassen gezahlt wird. Zur Industrie- und Handelsbevölkerung gehören in Deutschland jetzt etwa 30 Millionen Menschen; scheiden wir die Unternehmer aus, so wird die Zahl der selbständigen Lohnarbeiter mit 12 bis 14 Millionen — ohne Angehörige — nicht zu hoch gegriffen sein, und wir glauben annähernd richtig zu schätzen, daß die Gesammtsumme ihres Verdienstes an 10 Milliarden Mark im Jahre heranreicht. Ist, um solche Werthe an Menschen und Geldern in den arbeitenden Klassen zu sichern, die von der ganzen Nation in den Ausgaben für die Landesvertheidigung gezahlte Versicherungsprämie wirklich zu hoch? Es gehört große Kühnheit dazu, hierauf mit Ja zu antworten.

An der Kriegsmarine aber hat der Arbeiterstand noch ein ganz besonders schwerwiegendes Interesse. Die enorme Zunahme unserer Bevölkerung in den letzten Jahrzehnten hat auch eine völlige Verschiebung unserer wirthschaftlichen Struktur zur Folge. Wir produziren heute auf eigenem Boden nur für ¾ unserer Bevölkerung genügende Nahrungsmittel; für 13 bis 14 Millionen Volksglieder muß der Bedarf durch Einfuhr von auswärts gedeckt werden. Die Bezahlung für diese Waarenmassen, deren Werth an 2 Milliarden Mark beträgt, entrichten wir dem Auslande, abgesehen von den Zinsen für deutsche Kapitalanlagen im Ausland, in der Form von Erzeugnissen unserer Industrie, die den wachsenden Menschenmassen Unterkunft und Beschäftigung bietet. Unser Gewerbe aber bedarf wiederum zahlreicher Rohstoffe, die in Deutschland nicht oder in ungenügender Menge vorkommen. Auch

diese Rohstoffe bezahlen wir wieder mit ausgeführten Fabrikaten. So haben wir einen gewaltigen Kreislauf, dessen Stocken oder gar Zerreißen die furchtbarsten Katastrophen heraufbeschwören müßte. Hungersnoth und Arbeitslosigkeit würden unser Volk zermalmen. Die Linie dieses Kreislaufes geht aber zum weitaus größten Theil über den europäischen Kontinent hinaus. Der Austausch von Waaren zur See, sei es unter den Ländern des Festlandes, sei es zwischen Deutschland und Uebersee hat bedeutend zugenommen. Der auswärtige Handel Deutschlands, der 1886 knapp 6 Milliarden betrug, ist im Jahre 1897 auf 8²/₃ Milliarden gestiegen. Und nach zuverlässigen Berechnungen treffen hiervon etwa zwei Drittel wieder auf den Seehandel.

Diesen Seehandel, der für das wirthschaftliche Leben Deutschlands eine Existenzbedingung geworden ist, zu schützen und zu stärken, ist Aufgabe der Kriegsmarine. Eine starke Flotte allein vermag im Falle eines Krieges die Ein- und Ausgänge zur See freizuhalten und damit unser Volk vor Entkräftung und Erstickung zu bewahren. Eine starke Flotte allein vermag ferner auch in Friedenszeiten die Sicherung zu bieten, daß die deutsch-überseeischen Handelsbeziehungen sich festigen, ausbreiten und in geordneten Bahnen vollziehen.

Die ungemein lehrreiche Studie von Dr. P. Voigt „Deutschland und der Weltmarkt"*) zeigt uns, wie stark gerade die breiten Arbeitermassen daran betheiligt sind, daß diese Abhängigkeit vom Auslande, in die wir durch die Erfordernisse der Volksernährung und der Arbeitsversorgung gerathen sind, durch die Kriegsmarine vor Wendungen bewahrt werde, die unabsehbares Verderben heraufbeschwören müßten. Auf Grund sehr sorgfältiger Berechnungen kommt er zu dem Ergebnisse, „daß die verschiedenen Zweige der Landwirthschaft einschließlich der Forstwirthschaft im letzten Jahre (1896) einen Einfuhrbedarf von beinahe 2 Milliarden Mark aufweisen". Das heißt also, daß wir für die Deckung der Bedürfnisse

*) Preuß. Jahrbücher, Februarheft 1898.

unserer Bevölkerung Roggen, Weizen und andere Körnerfrüchte, Vieh, Fleisch, Geflügel, Eier, Hölzer u. s. w. in diesem enormen Werthbetrage einführen müssen, da wir im eigenen Lande die nöthigen Mengen nicht erzeugen. Den Gesammtwerth der Eigenproduktion an Erzeugnissen der Landwirthschaft berechnet Voigt auf rund 6 Milliarden. Somit beziffert sich der Fehlbetrag der land- und forstwirthschaftlichen Produktion in Deutschland bereits auf ein Viertel des Bedarfs; für 13—14 Millionen Menschen muß die Einfuhr von auswärtigen Erzeugnissen sorgen. Selbst wenn sich der Rohertrag in der Landwirthschaft noch wesentlich steigert, ist es, zumal bei andauernder Bevölkerungszunahme, technisch unmöglich, dies Defizit aus eigenen Mitteln zu decken, wenn es auch der unerläßlichen sorglichen Pflege und Förderung der Landwirthschaft gelingen wird, es nicht noch mehr anschwellen zu lassen.

Die Sachlage gewinnt ein noch ernsteres Ansehen, wenn man bedenkt, daß außer diesen 2 Milliarden für unentbehrliche Lebensmittel weiter ein Import von Rohstoffen und Halbfabrikaten in einer Höhe von rund 1½ Milliarden nothwendig ist, um der Industrie Beschäftigung zu gewähren. Ohne die Einfuhr von Wolle, Baumwolle, Seide, Flachs, Hanf, Jute müßten Textilindustrie und Bekleidungsgewerbe mit ihren 2 Millionen von Arbeitern feiern, ohne die Einfuhr von Häuten und Fellen kämen wieder 1½ Millionen Menschen in Bedrängniß, die jetzt in der Lederindustrie, der Schuhmacherei, im Kürschnergewerbe u. s. w. beschäftigt sind. Und ähnlich ginge es in der chemischen Industrie, in der Industrie der Fette und Oele und manchen anderen Gewerbszweigen. „Mehr als 10 Millionen Menschen, mehr als die Hälfte unserer ganzen Industriebevölkerung wäre ohne unsere Rohstoffeinfuhr brotlos.“ Die Einfuhr ist aber, wie gesagt, nur möglich, wenn wir sie im Wege der Ausfuhr von Fabrikaten zu bezahlen vermögen. Unsere wichtigsten Exportindustrien sind die Textilindustrie, einschließlich der Kleiderfabrikation, die Metall- und Maschinenindustrie, die chemische, die Leder-, die Papierindustrie u. s. w. und, was nicht zu vergessen, die Landwirthschaft mit ihrem großen Zuckerexport. Mit ihren Erzeugnissen bezahlen

wir den Einfuhrbedarf an Lebensmitteln und Rohstoffen. Bis jetzt ist das gelungen. Aber haben wir die Sicherheit, daß es uns auch ferner gelingen wird? So hoch wir die Tüchtigkeit unserer Industrie und unseres Handels schätzen, die Nothwendigkeit, für unsere wachsende Arbeiterbevölkerung Brot und Beschäftigung zu sichern, ist so dringend, daß das Reich als solches hinter dem Gewerbetreibenden und dem Kaufmann stehen muß, um mit seiner ganzen Macht den Ueberseeverkehr zu schützen. Und das kann das Reich nur mit der Marine.

Die Einsicht in diesen Zusammenhang der Dinge, die ernste Ueberzeugung, daß deutsche Arbeiter am bittersten und am ersten unter dem Mangel einer leistungsfähigen Flotte im Ernstfalle leiden würden, kommt an zahlreichen Stellen in der Flotten-Umfrage der „Allg. Ztg." zum Ausdruck. Großindustrielle, Kaufleute, Gelehrte, Beamte, Rheder, Offiziere und Private begegnen sich immer wieder in dem Ausspruch, daß eine langdauernde Blockade Deutschlands und gar der Ausschluß von der Seegeltung Millionen von Arbeitern brotlos machen muß. So sagt Prof. Dr. Brunner-Berlin: „Zahlreiche Entlassungen von Arbeitern wären unvermeidlich. Das massenhafte Angebot überschüssiger Arbeitskräfte würde die Arbeitslöhne herabdrücken". Prof. Dr. E. Meyer-Halle: „Zahlreiche Gewerbe und Industrien würden durch eine derartige Katastrophe für alle Zukunft vernichtet und unzählige Hände dauernd beschäftigungslos geworden sein". Pfarrer P. Göhre: „Wir sind ein Staat geworden, der exportirt, exportiren muß, damit ein Theil unserer Bevölkerung Beschäftigung, Arbeit, Nahrung hat. Je mehr, je besser, je gesicherter wir exportiren, desto gesicherter, besser, reichlicher ist Beschäftigung, Arbeit, Lebenshaltung eines immer größeren Theils der arbeitenden Bevölkerung, der Industriearbeiterschaft, desto mehr kann diese schrittweise Antheil erhalten an den Gütern der gegenwärtigen Kultur, weil sie desto höhere Löhne sich allmählich zu erringen vermag". Direktor Berndt-Magdeburg: „Die deutsche Volkswirthschaft bedarf des Exports . . . mindestens im jetzigen Umfange, wenn nicht das Ganze bis hinunter

zum kleinsten Arbeiter unberechenbaren Schaden erleiden soll". Döbler-Hamburg: „Gänzlicher Stillstand von Handel und Industrie, demzufolge Arbeitslosigkeit und endloses Elend der arbeitenden Klassen mit den dadurch nicht ausbleibenden Folgen". Kommerzienrath v. Grundherr-Nürnberg: „Unsere ganze Industrie, vielfach auf überseeischen Export angewiesen, wäre mit ihren nach Hunderttausenden zählenden Arbeitern bis ins innerste Mark geschädigt, theilweise ruinirt". Abg. Kommerzienrath Möller-Brackwede: „Die 12 bis 15 Millionen Menschen, die direkt und indirekt vom Export leben, würden brotlos werden". Kommerzienrath Schüller-Bayreuth: „Deutschland kann seine Arbeiter für den inländischen Bedarf nicht genügend beschäftigen, große Theile der Arbeiterschaft können nicht ernährt werden, wenn nicht die Ausfuhr deutscher Erzeugnisse über See möglich wäre. Eine Sicherstellung dieses Exports ist geradezu eine Lebensfrage für viele Millionen Menschen, kann aber bei dem Wettlaufe der industriellen Staaten unter sich . . . auf die Länge der Zeit nur erreicht werden, wenn das Deutsche Reich über eine starke Kriegsflotte verfügte". Prof. Größler-Eisleben: „Aufhören der Ein- und Ausfuhr zur See, Stillstand zahlloser auf diese Ein- und Ausfuhr angewiesener Betriebe, Brotlosigkeit einer nach Millionen zu zählenden Arbeiterzahl". Oberstlieutenant a. D. Jähns-Berlin: „Daß wir auf unseren Welthandel verzichten müßten, ist nicht zu bezweifeln, und was das für unseren Wohlstand, für unsere ganze Lebenshaltung, besonders aber für unsere ungeheuren Arbeitermassen bedeuten würde, das ist ganz klar". Geh. Hofrath v. Eyth: „Deshalb ist die Flottenfrage nicht eine Frage des Handels und der Industrie, sondern des ganzen Volkes, vor Allem aber auch des deutschen Industriearbeiters, dessen Gedeihen mit dem Blühen unseres Welthandels steht und fällt". Namenloses Elend würde, so sagt Prof. Hasbach-Kiel, jede Störung des Außenhandels vorzugsweise über die auf Handarbeit angewiesenen Volksschichten bringen. Und Prof. Schäffle-Tübingen erklärt ausdrücklich, daß die aus einer Blockade entstehende wirthschaftliche Bedrängniß

in erster Linie empfindlich für die Lohnarbeiter werden müßte.

Neben diesen allgemeinen Interessen der gesammten deutschen Arbeiterschaft stellen sich aber noch verstärkend die Sonderinteressen der großen Massen, denen der Bau von Kriegsschiffen lohnende Arbeit für lange Zeit gewährt. Während beim Landheer die Personalkosten weitaus die Hauptsache sind, erfordert die Flotte den bedeutenden Aufwand für das Material. Die Rohstoffe für die Marine sind Eisen und Kohle, sie finden sich in unserem Boden, wir brauchen sie nicht zu kaufen. Die Arbeiter, die sie zu Tage fördern, sie verhütten, gießen, schmieden, walzen, die dann die einzelnen Theile zusammenfügen, das Schiff bauen, ausrüsten und vollenden, zählen nach Tausenden und gehören Industrien an, die ständige und relativ hohe Löhne zahlen, dem Bergbau, den Eisen- und Hüttenwerken, dem Maschinengewerbe, der Waffenindustrie, den Werften. Ihnen gewährt die Vermehrung der Schiffsbauten, die Verstärkung der Kriegsflotte direkte Vortheile. Denn von den dafür nothwendigen Ausgaben geht kein Pfennig ins Ausland, von der riesigen Panzerplatte bis zum letzten Niet wird Alles auf heimischem Boden aus heimischem Material gearbeitet. In die Aufwendungen des Reiches für Schiffsbauten theilen sich freilich Unternehmer und Arbeiter. Aber mag man das Verhältniß zwischen Unternehmergewinn und Arbeitslohn schätzen wie man will, die Hauptmasse der für den Bau von Kriegsschiffen ausgesetzten Gelder fällt doch auf die Löhne. Und diese Mehreinnahme der am Schiffsbau interessirten Arbeiter „rostet“ nicht, sondern wandert durch tausend Kanäle wieder hinaus für Lebensmittel, Kleidung, Wohnung, Erholung und Bildung. Die Lebenshaltung steigt, die Bedürfnisse vermehren sich, das Mißverhältniß zwischen der jetzt überstarken Produktion und der zu schwachen Konsumtion schwindet. Durch die Aufträge für die Flotte wird unsere heimische Schiffbau-Industrie gewaltig gestärkt, Bestellungen von auswärts bleiben, wie die Erfahrung beweist, nicht aus, und die Arbeiterschaft hat dadurch dauernde Beschäftigung und bessere Löhne. Was wollen gegen diese Vortheile die 2 Mk. besagen, die für die

Vermehrung der Flotte im Laufe eines Jahres auf eine vierköpfige Familie an Belastung fällt? Und selbst die Eventualität einer geringen Mehrbelastung wird vermieden, denn von zuständiger Seite ist im Reichstag und in der Kommission erklärt worden, daß neue Steuern nicht erforderlich sind; falls sie aber doch nöthig werden sollten, was nicht anzunehmen, sollen sie nur die starken Schultern treffen. (Siehe den Anhang.)

Wie eine Partei, die für die Arbeiter sorgen will, gegen die Flottenvorlage aus wirthschaftlichen Gründen stimmen kann, ist daher schwer zu erklären. Mag der Abg. Singer auch behaupten, die Arbeiter hätten nicht das mindeste Interesse an der Kriegsmarine, sein eigener Parteigenosse Bebel verräth in dem eingangs erwähnten Zugeständniß schon mehr Einsicht in die Thatsachen. Und eine der wissenschaftlichen Autoritäten des Sozialismus, Ed. Bernstein, hält sogar in dem Parteiorgan „Die Neue Zeit" mit dem den Thatsachen entsprechenden Bekenntniß nicht zurück, die Ausdehnung der Märkte und der internationalen Handelsbeziehungen sei einer der mächtigsten Hebel des gesellschaftlichen Fortschritts und ein Faktor der Steigerung des Reichthums der Nationen, an dem einen wachsenden Antheil sich zu sichern auch die Arbeiter ein Interesse hätten, da Koalitionsrecht, Schutzgesetze und Wahlrecht sie dazu in den Stand setzten. Vielleicht steht die Masse der deutschen Arbeiter, soweit sie der sozialdemokratischen Fahne folgen, heute noch zu der engen und kümmerlichen Anschauung des Abg. Singer, aber wir schließen uns der unlängst in einem Artikel der „Nordd. Allg. Ztg." ausgesprochenen Hoffnung an, daß dereinst die Zeit komme, wo die deutsche Arbeiterschaft erkennt, daß wenn das Reich auf eine Verstärkung seiner Flotte dringen muß, um einen Platz an der Sonne zu haben, dies vornehmlich aus dem Grunde geschieht, damit die deutschen Arbeiter nicht in den Schatten gedrängt werden. Marine und Arbeiterinteressen gehen wahrlich Hand in Hand.

Und noch ein Punkt ist wichtig: wohin geht denn das Geld, das der Staat für Schiffsbauten verbrauchen will? Geht es ins Ausland? Jeder Pfennig bleibt im Lande, jeder Pfennig dient dazu, deutschen

Arbeitern und Baumeistern Arbeitsgelegenheit zu geben, jeder Pfennig wandert im Vaterlande umher, schafft Vielen Verdienst, weil viele Gewerbetreibende, Kaufleute und Arbeiter auch wieder von dem Verdienste der Schiffsbauer mitverdienen.

Das Wohl der Arbeiter wird ewig vom Wohlstande des ganzen Landes abhängig bleiben; das berechtigte Streben nach höherem Lohn ist nur erfüllbar, wenn das Reich die Macht hat, den Wohlstand seiner Angehörigen zu heben und zu sichern. **Englands Seeherrschaft ist die alleinige Ursache, daß der englische Arbeiter die höchsten Löhne verdienen kann;** denn Englands Flotte hat das Land zum reichsten der Erde gemacht und Englands Flotte erstrebt die Macht, den Wohlstand anderer, z. B. den unserigen, zu Englands Nutzen zu vernichten! Die deutschen Arbeiter werden einsehen, daß sie sich besser dabei stehen, wenn sie die Seemacht ihres Vaterlandes stärken helfen, als wenn sie unthätig zusehen, bis Deutschland vom Meere verdrängt würde, und dadurch der deutschen Industrie die gute Arbeitsgelegenheit verloren ginge, die ihr jetzt unser blühender Welthandel schafft. **Das ganze arbeitende Volk hat das größte natürliche Interesse an der Flottenverstärkung, weil es durch den Niedergang unserer Seemachtstellung am meisten in seiner Existenz bedroht ist, und weil es von der Stärkung höheren Wohlstand zu erwarten hat!**

In demselben Sinne äußerte sich Geheimrath Busley in einem Vortrag in München jüngst etwa, wie folgt: „Der zweite Theil der Ausführungen galt der Schilderung der wirthschaftlichen Vortheile, welche der Bau und der Besitz einer starken Flotte stets für ein Land mit sich bringe. Seit der Marineminister v. Stosch den Grundsatz aufgestellt hat, deutsche Schiffe aus deutschem Material auf deutschen Werften zu erbauen, sei Deutschland auch auf diesem Gebiet in unglaublich kurzer Zeit seinem Lehrmeister England ebenbürtig geworden, und daß eine derartige Entwickelung des deutschen Schiffsbaues in

wenigen Jahrzehnten überhaupt möglich war, sei in allererster Linie der deutschen Marineverwaltung zu verdanken. Heute schaue das gesammte Ausland mit gespanntester Aufmerksamkeit auf die Erzeugnisse des deutschen Schiffsbaues, von dem man mit Stolz sagen könne, daß er die schnellsten Schiffe lieferte, welche auf unserm Planeten schwimmen. In eingehender Weise schilderte Redner sodann den großen Einfluß des Schiffsbaues auf die Entwickelung der Industrie. Große Zweige derselben würden jahraus jahrein mit lohnenden Aufträgen bedacht, und namentlich sei die Elektrotechnik durch die Marineverwaltung mächtig in ihrer staunenswerthen Entwickelung gefördert worden. Die ganze Welt kenne und benutze z. B. die berühmten Schuckertschen Scheinwerfer, und man könne mit Fug und Recht sagen, daß ein moderner Dampfer die beste schwimmende Industrie-Ausstellung sei. Nach ziemlich genauen Erhebungen seien in den letzten Jahren in Süddeutschland 94 Firmen, die sich auf 48 Städte vertheilten, an den regelmäßigen Lieferungen für die Marineverwaltung betheiligt gewesen, und so verdankten zahllose fleißige Hände ihre Existenz den Geldern, welche der deutsche Steuerzahler für die Marine aufwendet."

Aufgaben der Kriegsflotte.

Die Flottenvorlage hat im Großen und Ganzen bisher eine sehr erfreuliche sachliche Behandlung erfahren. Es ist anerkannt worden, daß Deutschland einer starken Flotte bedürfe, und daß die vorhandene Flotte nicht genüge, um ihre Aufgaben im Kriege und im Frieden zu erfüllen. Es ist deshalb zu hoffen, daß die Budgetkommission einen Weg finden wird, auf welchem der Entwurf des Flottengesetzes an das Plenum des Reichstages so zurückgelangt, daß sowohl die verbündeten Regierungen wie die Majorität des Reichstages zustimmen können.

Im Lande hat die Erkenntniß von dem Werth und den Aufgaben der deutschen Flotte in dem letzten halben Jahr sehr zugenommen. Seit einiger Zeit ist die Nation über die Flottenfrage in Bewegung. Gerade

aus diesem Grunde kommen aber die Flottengegner immer wieder mit ihren Gegengründen hervor, wenn diese auch schon hundertmal widerlegt sind; neue Gegengründe sind seit langer Zeit nicht vorgebracht. Das „ABC"-Buch von Eugen Richter enthält ebensowenig etwas Neues über die Frage, denn die Artikel dieses Buches haben meistentheils vorher in der „Freisinnigen Zeitung" gestanden. Kurz möchten wir indessen einige Punkte berühren, die bei dem Hin und Her besonders hervorgetreten sind.

Ein selbständiges Urtheil über die Flottenfrage kann man sich nur an der Hand der Aufgaben bilden, welche der Flotte im Kriege und im Frieden zufallen.

Ihre Hauptaufgaben sind

„Schutz und Vertretung des Seehandels auf allen Meeren und Vertheidigung der vaterländischen Küsten."

Der Schutz des Seehandels ist zugleich eine Friedens- und eine Kriegsaufgabe. Darüber daß auch im Frieden der überseeische Handel des Schutzes und der Vertretung bedarf, besteht selbst bei Marinegegnern kein Zweifel.

Kapitän z. S. z. D. Galster schreibt in der Flottenumfrage:

„In den meisten außereuropäischen Staaten beurtheilt man die Macht eines Staates nach den Kriegsschiffen, welche er zu seiner Vertretung und zur Wahrnehmung der Interessen seiner Angehörigen ins Ausland sendet. In unruhigen Zeiten wird im Auslande vielfach derjenige Kaufmann bevorzugt werden, von dessen Vaterland man den besten Schutz seiner Angehörigen und ihres Eigenthums voraussetzt. Das Zeigen der Kriegsflagge in Auslandshäfen ist oft nicht ohne Einfluß auf die Anknüpfung neuer Handelsbeziehungen gewesen. Ob die Flagge dem Handel oder ob dieser der Flagge folge oder folgen solle, ist eine müßige Frage. Je nach den Umständen wird bald das Eine, bald das Andere eintreten. Bei den meisten englischen Besitzergreifungen in Afrika folgte die Flagge dem Handel, während den ersten Expeditionen preußischer Kriegsschiffe nach China und Japan

in den fünfziger und sechziger Jahren die Anknüpfung von Handelsbeziehungen folgte.

In Ländern mit wenig zuverlässiger Regierung spricht sich der Grad der durch das Zeigen der Flagge in ihren Häfen erworbenen Achtung vor der Macht eines europäischen Staates öfter in der Art und Weise der Behandlung der fremden Staatsangehörigen aus. Die Regierung einer politisch unbedeutenden Republik, die es nicht wagen würde, den eingegangenen Verbindlichkeiten gegen einen Engländer, Franzosen oder Nordamerikaner nicht nachzukommen, versucht dies probeweise den Angehörigen anderer Staaten gegenüber, deren maritime Schwäche sie voraussetzt. Die Veranlassung zu den meisten politischen Handlungen unserer Kriegsschiffe ist bis jetzt auf solche Mißachtung unsrer Seemacht zurückzuführen. In ähnlicher Weise verfahren die niederen Beamten und das Volk verschiedener überseeischer Republiken und halbzivilisirter Staaten mit der Person von Fremden, die ihrer Ansicht nach wenig Aussicht auf Schutz durch ihren Heimathsstaat haben. Von den Schandthaten an unsern Staatsangehörigen in Haïti, Brasilien und China wären vielleicht die beiden ersteren unterblieben, wenn wir in den beiden letzten Jahrzehnten in den dortigen Gewässern öfter unsre Flagge gezeigt hätten."

In unzähligen Fällen mußten unsere Kreuzer im Auslande den Forderungen deutscher Konsuln den nöthigen Nachdruck geben. Die vielen Beschwerden deutscher Kaufleute über die Nichtanwesenheit von Kriegsschiffen, sobald die Marine aus irgend welchen Gründen die eine oder andere Station nicht besetzt halten konnte, sind allbekannt.

In früheren Zeiten, als außereuropäische Staaten noch keine eigenen Kriegsflotten hatten, genügte bei solchen Gelegenheiten das einfache Zeigen der Flagge selbst auf älteren Kriegsschiffen, um berechtigte Forderungen erfüllt zu sehen. Das ist aber ganz anders geworden, seitdem in Ostasien und Amerika moderne Kriegsflotten mit Panzerschiffen und geschützten Kreuzern vorhanden sind.

Deshalb müssen heutzutage sogar die Stationskreuzer moderne geschützte Schiffe sein, wenn sie nicht den Spott

des Auslandes herausfordern und so mehr schaden wie nützen sollen. **Vor Allem muß aber hinter jedem Auslandskreuzer eine starke heimische Seemacht stehen, wenn er seinen Zweck erfüllen soll.** Das Ausland muß ihn als Vorposten einer Schlachtflotte anzusehen gezwungen sein. Es muß wissen, daß je nach Bedarf größere oder kleinere Theile der heimischen Flotte bereit sind, zur Unterstützung des einzelnen Kreuzers herbeizueilen. Eine noch so zahlreiche Kreuzerflotte ohne eine starke Schlachtflotte hinter sich kann unsere Interessen im Ausland nicht mehr wirksam schützen, weil sie gegen die Flotten der Auslandsstaaten machtlos ist.

In Kriegszeiten ist es auch für eine Seemacht ersten Ranges unmöglich, die eigenen Handelsschiffe in der ganzen Welt zu beschützen. Was wir aber erreichen können und müssen, ist die Offenhaltung der Seewege zu unseren heimischen Häfen. Aus volkswirthschaftlichen Gründen darf der Ein- und Ausfuhrverkehr nicht lahm gelegt werden. Darüber besteht auch gar kein Zweifel mehr. Die heimische Schlachtflotte muß hierzu so stark gemacht werden, daß sie den Feind verhindern kann, sich dauernd in unseren Gewässern einzunisten und einen Blockadezustand zu schaffen, d. h. die Seehäfen von allem Seeverkehr abzusperren.

Die längere Unterbindung der überseeischen Zufuhr würde einmal die Volksernährung unmöglich machen, andererseits würde, da keine Rohstoffe von außen her eingeführt werden können, bald der Stillstand einer großen Anzahl industrieller Betriebe eintreten. Schon in Friedenszeiten werden täglich über 6000 Tonnen Getreide eingeführt. In Kriegszeiten sind wir noch mehr auf diese Einfuhr angewiesen, weil dann ein großer Theil der so wie so schon knappen Landarbeiter einberufen wird und es an Personal zum Landbau fehlen wird. Auf Getreideeinfuhr von unseren Nachbarländern können wir in einem großen kontinentalen Kriege nicht rechnen. Unsere Bundesgenossen des Dreibundes müssen sich selbst nach Zufuhr umsehen. Die Einfuhr über Holland und Belgien können unsere muthmaßlichen Gegner jederzeit

unterdrücken. Von England haben wir nichts zu hoffen, denn es sieht in uns seinen gefährlichsten wirthschaftlichen Gegner und kann durch eine Schädigung Deutschlands nur gewinnen. Nach welcher Seite man sich auch wenden mag, überall sind wir auf eigene Zufuhr zur See angewiesen.

Die Gefahren dieser Zufuhr werden in Blockadezeiten das Getreide auf jeden Fall übermäßig vertheuern. Woher soll aber das Geld kommen, wenn infolge des Stillstandes vieler industriellen Betriebe Millionen und aber Millionen Arbeiter brotlos geworden sind und gleichzeitig die Zolleinnahmen erheblich heruntergehen?

Bei der ungeheuren Bedeutung des Seehandels für die deutsche Volkswirthschaft kann es kaum zweifelhaft sein, daß eine länger dauernde Blockade Deutschland unter allen Umständen zur Unterwerfung zwingen würde. Da die volkswirthschaftlichen Wirkungen einer Blockade bereits in dem Artikel „Blockadegefahr für die Volkswirthschaft“ näher dargelegt sind, so sei hier nur darauf hingewiesen, daß eine Blockade namentlich im Falle eines Krieges zwischen dem Dreibund und dem Zweibund verhängnißvoll für Deutschland wirken würde. Kann Deutschland in einem solchen Kriege sich nicht durch Aufrechterhaltung der Seeeinfuhr und Seeausfuhr die nothwendigen Lebensmittel verschaffen und die wichtigsten Industrien im Gang erhalten, so würde seine Aktionsfähigkeit aufs Aeußerste gelähmt werden. Die Aufrechterhaltung unserer wirthschaftlichen Stellung ist aber bei der voraussichtlich langen Dauer eines solchen Krieges von ganz besonderer Bedeutung. Sonst könnte es leicht geschehen, daß alle etwaigen Siege des Landheeres vergeblich sein würden.

Der Feind, der weiß, wie ungeheuer verwundbar Deutschland durch seine Abhängigkeit von überseeischer Zufuhr und Ausfuhr geworden ist, wird nicht dulden, daß unser Handel über Antwerpen und Rotterdam gehe. Er wird sich durch die Neutralität so schwacher Staaten wie Belgien und Holland durch völkerrechtliche Bedenken sicherlich nicht abhalten lassen, Deutsch-

land seine wirthschaftlichen Lebensnerven zu durchschneiden.

Die Erkämpfung der Seeherrschaft in unseren Gewässern und der durch sie allein erreichbare Schutz des überseeischen Handels ist unzweifelhaft das Endziel der Flottenfrage. **Alle Aufwendungen für die Marine sind nutzlos, solange dies Ziel nicht erreicht werden kann.**

Die Thatsache, daß der Seehandel im Kriege und Frieden ausgiebigen Schutzes durch die Kriegsflotte bedarf, findet in weiten Kreisen des Vaterlandes die richtige Würdigung. Weniger klar ist man sich im Allgemeinen über die andere Hauptaufgabe der Flotte: über die Vertheidigung der vaterländischen Küste.

Die Küstenvertheidigung bezweckt, abgesehen von der schon besprochenen Blockade, die Verhinderung feindlicher Landungen an der Küste und Brandschatzung der Seestädte. Kleinere Landungen mit den Schiffsbesatzungen verfolgen Zwecke lokaler Art und sind mit verhältnißmäßig geringen Küstentruppen zu verhindern.

Landungen im großen Stil, wie sie z. B. russischerseits im Schwarzen Meer kürzlich als Manöver ausgeführt worden sind, verfolgen den Zweck, unsere im Felde stehenden Armeen vom Rücken zu fassen. Der um die Vertiefung der Kenntnisse über unsere Flotte eifrig bemühte und wohlverdiente Graf Eckbrecht v. Dürkheim schreibt in der Flottenumfrage:

> „Der gefährlichste Angriff, welcher direkt oder, noch schlimmer, im Falle eines gegnerischen Bündnisses mit Dänemark — mittelbar, von Jütland aus, gegen unsere Küstenländer geführt werden könnte, besteht in dem Versuch einer Landung großen Stils. Ein solcher ist trotz aller Gegenreden mit den heutigen Hülfsmitteln viel leichter durchzuführen und aussichtsreicher als je zuvor. Solange aber eine starke Vertheidigungsflotte die See noch halten kann, nicht vernichtet oder in ihre Häfen zurückgejagt und dort blockirt ist, wird selbst der überlegenste Feind solchen für seine in sich selbst wehrlose Transportflotte höchst gefährlichen Versuch nie wagen."

Der Armee die Abwehr solcher größeren Landungen aufzubürden, ist nicht angängig. Es müßte dann ein so großer

Theil der Feldarmee zurückbehalten werden, daß letztere übermäßig geschwächt würde. Frankreich und Rußland verfügen beide über eine vorzügliche Transportflotte, und solche Unternehmungen größeren Stils werden im Kriege gegen uns zweifelsohne stattfinden. Ihre Abwehr ist Aufgabe der Schlachtflotte.

Die früher vielfach verbreitete irrthümliche Meinung, daß man die Küsten mit Küstenforts und Sperren aller Art schützen kann, darf wohl als überwunden angesehen werden. Wollte man unsere langgestreckten Küsten durch kostspielige Küstenforts mit ineinandergreifendem Wirkungskreis zu schützen versuchen, so müßten Mittel aufgewendet werden, welche die der Flottenvorlage um ein Vielfaches übersteigen. Und auch dann würde kein Küstenschutz erreicht sein. Küstenforts können einer Schlachtflotte immer nur kurzen Widerstand leisten. Sperren werden hinweggeräumt.

Der Werth der Küstenforts ist nur darin zu sehen, daß sie der eigenen Schlachtflotte geeignete Stützpunkte bieten und die feindliche Flotte bei einem plötzlichen unerwarteten Angriff auf militärisch wichtige Häfen (Kanalmündung, Dock- und Werftanlagen u. s. w.) so lange aufhalten, bis die eigene Flotte zum Ersatz herbeigeeilt ist. Deshalb sagt Admiral **Werner** in seiner Broschüre „Die deutsche Flotte" (München 1898, Verlag von J. F. Lehmann) mit Recht:

„Wir können eine Landung nur **dadurch** verhindern, unsere Küstenstädte nur **dadurch** vor Brandschatzung und Ruin schützen, daß wir den Feind **nicht herankommen** lassen, d. h. daß wir ihn auf See schlagen, und dazu bedürfen wir einer Flotte von einer bestimmten Größe und einer bestimmten Zahl von Schlachtschiffen, die an Qualität dem Feinde gewachsen und geeignet sind, auf hoher See und bei jeder Witterung ihm entgegenzutreten und ihn abzuweisen.

Nur unter solchen Verhältnissen werden wir im Stande sein, von unserer Küste Unheil abzuwenden, nicht viele Hunderte Millionen für unnütze Festungswerke fortzuwerfen und unserer im Felde stehenden Armee nicht eine Truppenzahl zu entziehen, die in Schlachten den Ausschlag geben kann. Nur die **Marine**

kann unsere Küsten schützen, die Armee von ihrer Vertheidigung entlasten und deren ganze Nordflanke sichern, und deshalb bedürfen wir einer ausreichenden Flotte von gepanzerten Schlachtschiffen. Die beste Vertheidigung ist stets der Hieb, und diesen können und müssen nur Schlachtschiffe führen."

Wir sind im Kriegsfalle in der glücklichen Lage, unsere Schlachtflotte in den heimischen Gewässern geschlossen zusammenhalten zu können. Die anderen Seemächte können dies aus politischen Gründen nicht.

Da unsere Schlachtflotte eine Schutzflotte für die heimischen Gewässer sein und bleiben soll, braucht sie nur so stark zu sein wie der für einen Angriff in unseren Gewässern verfügbare Theil der feindlichen Flotte oder eine Koalition solcher. Numerisch kann sie sogar etwas schwächer sein, weil uns jederzeit die Stützpunkte unserer Kriegshäfen und Flußmündungen nahe sind. Während die feindliche Flotte ohne Stützpunkte mit Schwierigkeiten aller Art, z. B. der Ergänzung von Kohlen und Proviant, Reparaturen an Maschinen und Kesseln, Ueberanstrengung des Personals zu kämpfen hat, fällt dies für uns Alles fort. Wir werden in den meisten Fällen in der Lage sein, mit intakten Schiffen und frischen Mannschaften in den Entscheidungskampf einzutreten. Man hörte früher die Meinung aussprechen, daß zum Schutz der Ostsee-Küste eine Flotte genüge, welche der russischen Ostsee-Flotte gewachsen wäre, während die Nordsee-Küste sich ihrer schlechten Fahrwasserverhältnisse halber selbst schütze. Das ist ganz unzutreffend. Unsere **größten Seeinteressen liegen vor den Flußmündungen der Nordsee.**

Der Kaiser Wilhelm-Kanal hat für die Flotte die große Bedeutung, daß wir für die Entscheidungsschlacht beide Geschwader in einem der Meere schnell vereinigen können. Man beginge aber einen verhängnißvollen Irrthum, wenn man glaubte, seinetwegen nur eine halb so starke Flotte, wie der Gegner sie hat, nöthig zu haben; denn der Kanal ist kein taktisches Hülfsmittel, sondern nur ein strategisches. **Er erleichtert nur den Aufmarsch zum Kampf, unterstützt aber den Kampf selbst nicht.** Der Feind wird mit seinem Gros da

sein, wo er schlagen will, und uns nicht den Gefallen thun, sich zu theilen, damit wir jede Hälfte mit Uebermacht schlagen können. Ein Plan, der mit einem solchen Fehler des Gegners rechnet, würde sich als gänzlich verfehlt herausstellen.

Daß wir mit der Wahrscheinlichkeit des Versuchs einer Beschießung und Brandschatzung unserer Küstenstädte rechnen müssen, ergiebt sich aus der Fachlitteratur anderer Seestaaten. Ihre Seemanöver haben uns die Absicht praktisch vorgeführt.

Man tröstet sich dieser Eventualität gegenüber mit der Hoffnung, daß der Schaden durch die Kriegsentschädigung wieder gut gemacht werden könne. Das ist eine Hoffnung, die nur auf schwachen Füßen steht. Ganz abgesehen davon, daß es noch gar nicht sicher ist, ob wir siegen, würde der Schaden bei Zerstörung und Brandschatzung auch nur einer unserer großen Seehandelsplätze ein so enormer sein, daß er auf Jahrzehnte hinaus gar nicht wieder gut zu machen ist. **Sicherheit hiergegen gewährt nur eine starke Schlachtflotte.** Diese Flotte muß so stark sein, daß, wie der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts im Reichstage sagte, auch eine Seemacht ersten Ranges mit ihr als Machtfaktor zu rechnen gezwungen ist. Auf halbem Wege stehen bleiben, hieße den Werth des Vorhandenen in Frage stellen.

In seiner Schrift „Der Niedergang deutscher, der Aufschwung fremder Marinen", neu herausgegeben mit dem Titel: „Deutschlands Seegefahren", schildert der Kapitänlieutenant a. D. Weyer die Verfassung der deutschen Seemacht. Die „Army and Navy Gazette" vom 21. August 1897 schreibt über diese Broschüre, daß sie sicherlich sehr interessant sei. Der Autor will durch Tabellen zeigen, wie die jetzige Lage der deutschen Flotte ist. Wir haben nicht alle seine Abbildungen geprüft, aber das ist auch kaum nöthig, denn er hat anscheinend seine Arbeit sehr sorgfältig ausgeführt und er begnügt sich nicht allein mit Tabellen; denn wenn er eine Zahl von Schiffen irgend einer Seemacht angiebt, so fügt er auch noch sorgfältig die Namen der Schiffe hinzu." Nach weiterer lobender Besprechung der einzelnen Tabellen

Weyers sagt das Fachblatt: „Jedenfalls ist Weyers Fürsprache (für die Flotte) die kräftigste, die wir je gesehen haben, und er wird als ausgezeichneter Helfer von Herrn Fritz Bley begrüßt werden, der für den „Alldeutschen Verband“ ebenfalls eine sehr beachtenswerthe Broschüre schrieb, worin er fragte, ob Deutschlands Flotte genügend wäre?“ — So weit die „Army and Navy Gazette“. Aus der genannten Schrift Fritz Bleys aber sei ein ebenso wahrer wie schöner Ausspruch hier angeführt; Bley sagt: „Deutschland ist keine bloße Festlandsmacht mehr. Wer die Bedeutung der deutschen Seestellung verkennt, muß wirklich die letzten dreißig Jahre verschlafen haben. **Kein Land der Erde hat nächst England so sehr wie Deutschland die Pflicht, für die Wahrung seiner Interessen über See zu sorgen!**“

Der bekannte Marineschriftsteller Kapitän zur See z. D. Stenzel (Verfasser der Broschüren: „Helgoland und die deutsche Flotte“, Berlin 1891; „Die deutsche Flotte und der Reichstag“, Berlin 1892 und „Der kürzeste Weg nach Konstantinopel“, Kiel 1894) sagte in einem Vortrage in der Kieler Bürgerversammlung am 17. Januar 1898 unter Anderem:

„Ein Angreifer auf unsere Küsten würde neben der Zerstörung der Menge unserer Handelsschiffe und -Fahrzeuge auch in der Lage sein, alle Küstenstädte zu brandschatzen und in Brand zu schießen, alle Hafenanlagen zu zerstören. Kurz, der Schaden, der einer Küste auf diese Weise zugefügt werden könnte, würde sehr bedeutend sein. 30 Inseln gehören zum Deutschen Reich, unter denen sich auch fruchtbare befinden, wie namentlich Fehmarn und Alsen. Ein Feind würde mit Leichtigkeit eine von diesen Inseln in Besitz nehmen können, da sie nicht militärisch besetzt sind, und über die See zu gehen von unserer Seite, könnte eine seebeherrschende Flotte ganz unmöglich machen. Der Feind könnte diese Inseln aussaugen, sich für die Dauer festsetzen und von da aus das Festland mit einer Landung bedrohen. Man darf nicht denken, daß eine feindliche Flotte in der geradezu lächerlichen Weise verfahren wird, wie die französische im Jahre 1870, die sich bekanntlich auf völlige Unthätigkeit be-

schränkt hat. »Sengen, Plündern und Morden, rücksichtslos den größten Schaden zufügen, wie es auch immer sei«, hat ein französischer Admiral für den Fall eines Krieges als Hauptaufgabe der Marine bezeichnet. Oft heißt es, unsere Küste schützt sich selbst. Das ist ein positiver Unsinn, der leider eine gewisse Unterlage durch eine Bemerkung einer älteren Denkschrift gefunden hat. Bessere und günstigere Gelegenheit zum Ankern und Ausschiffen von Landungstruppen, wie die Neustädter, die Eckernförder, Apenrader, Flensburger Bucht kann es gar nicht geben. Und wenn es dem Feinde etwa nicht angezeigt erscheinen sollte, in einer deutschen Bucht zu landen, was ist ihm bequemer, als zum Ausschiffungsplatz den Veile-Fjord zu wählen. Die dänische Armee ist gar nicht im Stande, dem Landen zu widerstehen.

Dann ist auch die Ansicht vertreten worden, eine feindliche Landung hätte gar nichts auf sich, man würde den Feind in kürzester Zeit in's Meer werfen. Wenn die Verhältnisse so liegen, wie zu Anfang eines Krieges, daß ein bedeutender Theil der aktiven Armee und sehr starke Reserven an der Küste bleiben, will es nichts sagen. Das ist aber absolut nicht anzunehmen, daß jemals ein großer Landkrieg wieder so glücklich verläuft wie 1870/71. Die französische Armee ist heute eben so gut organisirt wie die unserige, und wir müssen auch noch mit einem Krieg gegen zwei Fronten rechnen, den Gott verhüten möge. Wenn der Fall eintreten sollte, dann wird Alles, was das Gewehr tragen kann, zu der Armee herangezogen und die Küste von Truppen entblößt werden. Ich denke es mir keineswegs ausgeschlossen, daß Rußland Truppen aus entlegenen Provinzen nach unserer Küste schafft und eine Landung in großem Maßstabe ausführt."

In dem Gedenkbuch „Krieg und Sieg 1870/71" (Herausgegeben von Prof. Dr. J. v. Pflugk-Harttung) schreibt Kapitän zur See z. D. Stenzel über die Seeherrschaft der Franzosen in unseren heimischen und in den fremden Meeren; darüber sei Folgendes hier angeführt:

„Von einer Kriegserklärung vor Beginn der Feindseligkeiten ist in solchen Fällen bei maritimen Aktionen sowohl früher wie auch nachher — seitens der Franzosen z. B. 1884 in China und 1893 in Siam — abgesehen worden; französische Kriegsschiffe hätten also in die Jade, Elbe 2c. und nach Kiel ohne Weiteres einlaufen können.

Daß ferner im Kriegsfalle eine Landung in großem Maßstabe an unserer Küste beabsichtigt wurde, war bekannt. Viceadmiral Bouët-Willaumez, der auf diesem Gebiet aus dem Krimkriege von Eupatoria u. s. w. her große Erfahrung besaß, hatte schon zur Zeit des Luxemburger Zwistes im Frühjahr 1867 einen Plan für die Ausschiffung eines Korps von 40 000 Mann an unserer Ostseeküste ausgearbeitet und bis ins Kleinste festgestellt. Zu dem Zwecke wurde ja auch die gewaltige Transportflotte unterhalten."

An (deutschen) Truppen standen außer dem Seebataillon und der Seeartillerie-Abtheilung anfangs die vier mobilisirten Armeekorps der Küstenprovinzen, nach deren Abreise an die französische Grenze, vom 28. Juli ab, die 17. Division in Schleswig-Holstein, drei Landwehrdivisionen und gegen 90 000 Mann Besatzungs- und Ersatztruppen zur Verfügung, die dem Generalgouverneur der Küstenlande, General Vogel v. Falckenstein unterstellt waren."

„Weshalb Admiral Fourichon ebenso, wie Admiral Bouët-Willaumez, von jedem kriegerischen Eingreifen Abstand nahm, läßt sich nicht allein durch die Zusammensetzung ihrer Geschwader erklären, die freilich für den Küstenkrieg hätte zweckmäßiger sein können, dem liegt vielmehr die damals in der französischen Marine üblich gewordene unrichtige Anschauung über Kriegführung zur See zu Grunde. Dies beweist die oft wiederholte Behauptung, daß die starken Panzergeschwader nicht im Stande gewesen seien, an unseren Gestaden etwas auszurichten. Erst wenige Jahre vorher im Sezessionskriege hatte die nordstaatliche Flotte das Gegentheil im Küstenkriege bewiesen.

Das Unterbleiben eines jeden Angriffs der Franzosen auf unsere Küsten hat seither in Deutschland zur Verbreitung der Meinung Anlaß gegeben, ihre mächtige

Flotte habe ihnen überhaupt nichts genützt; das ist weit gefehlt. Die französische Kriegführung in Ost- und Nordsee war allerdings so schwach, wie möglich, hauptsächlich infolge der unfähigen obersten Leitung, zum Theil auch infolge der damals in Frankreich maßgebenden unrichtigen Ansichten über den Seekrieg; immerhin haben ihre beiden Panzergeschwader durch die Ausübung der Seeherrschaft in unseren heimischen Gewässern große Truppenmengen lange Zeit an unseren Küsten zurückgehalten und unsere Handelsschifffahrt unterbrochen. Außerdem hat die französische Marine unseren ausgedehnten Seehandel in allen Meeren brachgelegt oder wenigstens gestört und die See für den eigenen Verkehr offen gehalten. Und nur durch die ins Riesige gehende Einfuhr von Kriegsvorräthen aller Art über See ist es möglich gewesen, nach dem Sturze des Kaiserreichs den Volkskrieg einzurichten und den Widerstand bis zum nächsten Jahre fortzusetzen."

Brandschatzungsgefahr für unsere Seehäfen.

Die Gefahr der Absperrung des Seeverkehrs wurde schon besprochen; mit ihr besteht zugleich die Gefahr einer Hungersnoth im Lande, weil der zur See mächtige Feind die Zufuhren verhindern könnte. Man unterschätzt auch die Gefahren feindlicher Landungen und Brandschatzungen von Seestädten; Beide sind freilich erst dann denkbar, wenn unsere Flotte vom Feinde gründlich geschlagen worden wäre, aber das ist leider bei den jetzigen Stärkeverhältnissen der Flotten des Zweibundes oder Englands eine Sache, mit der man rechnen muß. Wenn unsere Flotte geschlagen ist, so kann eine starke französische oder englische Flotte ruhig Hamburg angreifen und dabei an einem Tage vielleicht Milliarden vernichten! Das Auslothen des Fahrwassers bis Cuxhaven macht gar keine Schwierigkeiten. Die Küstenwerke bei Cuxhaven können dann von einer überlegenen Flotte mit starker Uebermacht angegriffen werden, und es ist nur eine Frage der Zeit, bis sie still gemacht sind. Wenn auch große Küsten-Batterien bis zu 20 Geschützen haben, so liegen die

Verhältnisse doch meist so, daß die angreifende Flotte das Drei- bis Vierfache gegenüberstellen kann und außerdem den großen Vortheil hat, ein Küstenwerk nach dem andern mit Uebermacht zu erdrücken. Deshalb ist es ganz aussichtslos, oberhalb oder unterhalb der schon bestehenden Werke noch mehr Kanonen aufzustellen. Als Stützpunkte für eine kräftige Flotte sind die Befestigungen wirksam, allein sind sie der feindlichen Seemacht über kurz oder lang verfallen. Dampfschiffe mit dem großen Vorzug freier Beweglichkeit sind eben Küstenwerken überlegen; deshalb ist die Zerstörung solcher Werke durch Schiffe nur eine Frage kurzer Zeit und starken Verbrauchs an Munition. Wenn es dem Feinde gelänge, Cuxhaven zum Schweigen zu bringen, so könnte er auch die Minensperren bequem beseitigen, wozu die Technik heute vielerlei Mittel hat. Dann wäre die Elbe für kleine Schiffe frei; denn auch Sperren von versenkten Handelsschiffen im Fahrwasser würden durch Sprengungen soweit zu beseitigen sein, daß kleine Panzerschiffe, die die Franzosen oder Engländer zu solchem Zwecke wahrscheinlich gleich mitbringen werden (sie haben deren genug unter ihren Küstenvertheidigern) und Torpedoboote flußaufwärts dampfen könnten. Das Fehlen der Seezeichen bereitet dabei durchaus keine unüberwindlichen Schwierigkeiten. Wenn auch unter unsern braven Lootsen und Fischern, die das Fahrwasser kennen, gewiß keiner zum Vaterlandsverräther werden würde, so fahren doch seit Jahren eine Menge englischer, französischer und anderer Kapitäne auf Handelsdampfern die Elbe aufwärts und abwärts, die alle das Fahrwasser schon ohne Bojen und Baken zu finden wissen und sicher ihren Landsleuten beim Einsteuern helfen würden. An schwierigen Stellen würde man lothen und dabei auch einige mitgenommene Handelsdampfer auf Grund setzen; diese würden für den Angreifer die Seezeichen bilden. Nun stelle man sich vor, wie ein halbes Dutzend Küstenpanzerschiffe, etwa von der Größe der Siegfriedklasse mit 5 m Tiefgang (der Schnelldampfer Auguste Viktoria hat etwa 7 m!) im Hamburgischen Hafen hausen würden! Sie würden natürlich ein Ultimatum an den Senat stellen, binnen so und so viel Stunden so und so viel hundert Millionen Mark zu zahlen, widrigen-

falls sie Schiffe, Waarenspeicher und die Stadt mit ihren mächtigen Geschützen in Brand schießen würden. Die Torpedoboote würden sie durch Sprengen der Schiffe, Zerstören von Schleusen und Brücken und Aehnliches kräftig unterstützen. Wer den möglichen Schaden berechnen will, der berechne sich, wie viel die an einem beliebigen Tage im Hafen liegenden Schiffe nebst Ladung werth sind, ferner wieviel Millionen Mark in den Waaren stecken, die in den Lagerhäusern und Schuppen unmittelbar an den Hafenkajen aufgestapelt sind, ferner wieviel Geld die beiden nicht eben schwer zu zerstörenden Elbbrücken gekostet haben und die städtischen Wasserwerke, und wieviel Kosten es der Stadt Hamburg machen würde, einige Hundert in den Häfen versenkter Handelsschiffe wieder zu heben oder doch die Häfen von den Resten zu säubern u. s. w., Hamburg wäre dann viel schwerer geschädigt als zur Zeit der Franzosenherrschaft im Anfange dieses Jahrhunderts. Man halte dies Schreckensbild nicht für ein Ding der Unmöglichkeit, weil es dem sogenannten Völkerrecht zuwiderlaufen soll, offene Städte in Brand zu schießen. Dieses Völkerrecht steht nur auf dem Papier; eine ganze Zahl französischer und englischer Admirale haben es offen als Nothwendigkeit ausgesprochen, zur Schädigung des Feindes diese und andere barbarische Mittel anzuwenden; in verschiedenen Manövern der französischen und englischen Flotte hat die Brandschatzung offener, d. h. unbefestigter Hafenstädte öfters eine sehr wichtige Rolle gespielt. Es wäre also blinde Thorheit, wenn man sich einbilden wollte, ein Feind der die Macht hat, würde davor zurückschrecken. Deshalb bleibt uns nichts übrig, als uns vorzusehen, indem wir unsere Flotte so stark machen, daß sie feindlichen Flotten scharfe Hiebe versetzen kann, die diesen Flotten die Kraft nehmen, gegen Cuxhaven oder gegen andere Küstenpunkte vorzugehen.

Budgetrecht und Flotte.

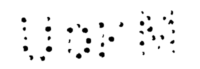
Die Behauptung von einer Beschränkung des Budgetrechtes durch die gesetzliche Festlegung des Flottenbestandes wird durch die Geschichte des Flottengründungsplans von

1867 im Norddeutschen Reichstage einerseits und durch die Entstehung des Artikels 71 in der Reichsverfassung andererseits völlig widerlegt. Die erstere hat der frühere preußische Gesandte v. Kusserow durch einen Artikel der „Grenzboten", die zweite Abg. Dr. Lieber durch eine Rede in der Budgetkommission wieder ins Gedächtniß zurückgerufen. Im Folgenden seien ihre Ausführungen in den wesentlichen Theilen wiedergegeben.

Der am 15. Oktober 1867 dem Norddeutschen Reichstage vorgelegte Gesetzentwurf über die Marine kam am 22. Oktober zur Verhandlung. Der Bundeskommissar, Kontreadmiral Jachmann, betonte, daß die Regierung hoffe, mit der Flotte die ihr in den Motiven gestellten Aufgaben erfüllen zu können, wenn es ihr gelungen sein werde, innerhalb einer zehnjährigen Frist mit den beantragten Mitteln die Bundesflotte auf die Stärke von 16 Panzerschiffen, 20 Korvetten und eine Anzahl kleinerer Schiffe zu bringen. Gefordert waren 80 Millionen Thaler. Ueber die spezielle Verwendung der Mittel solle der Etat alljährlich für das kommende Jahr Aufschluß geben. Es käme jedoch darauf an, daß der Reichstag anerkenne, daß die von der Regierung beantragten außerordentlichen Mittel für die Förderung der Flotte nöthig seien und daß die Flotte in der beantragten Stärke sich nicht durch die bisherigen laufenden Mittel des Etats beschaffen lasse.

Auf Einwendungen der zur Fortschrittspartei gehörigen Abgeordneten v. Kirchmann und Waldeck entgegnete Abg. Lasker: Wenn gesagt werde, jede Vorbewilligung auf eine bestimmte Zeit verstoße gegen das Budgetrecht und die ausdrückliche Bestimmung der Verfassung, so verweise er auf Artikel 71 der Verfassung, wonach die Ausgaben zwar in der Regel auf ein Jahr, jedoch in besonderen Fällen auch für längere Dauer bewilligt werden können. In der Diskussion der Verfassung sei hierbei gerade an die Ausgaben für die Marine gedacht worden, und so führe man heute nur das aus, was man damals im Sinne gehabt habe. Später sagte er:

„Wenn wir Alle übereinstimmen, daß unsere Marine nothwendigerweise einer gesicherten Grundlage und einer erheblichen Förderung bedarf,



einer solchen Förderung, wie sie möglicherweise über die Kräfte der einzelnen Staaten hinausgeht, dann handeln wir nicht nur nach unserer verfassungsmäßigen Befugniß, sondern auch **nach unserer verfassungsmäßigen Verpflichtung**, daß wir den Norddeutschen Bund mit den nothwendigen Bedürfnissen im Wege der Anleihe versehen."

Ebenso erklärte der Abg. Twesten, er halte sich durch das jetzige Gesetz, wenn die Anleihe auf Grund der Motive bewilligt werde, für gebunden und verpflichtet, in jedem Jahre, sei es im Etat oder durch ein besonderes Gesetz, dasjenige anzunehmen, was die Regierung auf Grund dieses Planes verwenden will.

In der dritten Lesung erneuerte Abg. v. Kirchmann zwar seinen Widerspruch gegen die Anleihe, gleichzeitig aber erklärte er: „Wir wollen ebenso eine Flotte wie Sie (rechts)."

Die Aehnlichkeit der damaligen Situation — vor 31 Jahren! — mit der jetzigen in fast allen Punkten leuchtet ein. Aber die budgetrechtlichen Bedenken der Linken gegen die Bindung des Etatsrechtes wurden schon damals vom Reichstag nicht getheilt, das Anleihegesetz wurde mit großer Mehrheit angenommen. Denselben etatsrechtlichen Standpunkt hielt der Reichstag auch in den folgenden Jahren fest. Als am 24. April 1869 Abg. v. Hoverbeck von der Fortschrittspartei bei Berathung des Marine-Etats abermals einwandte, der Reichstag habe weder den Beruf noch die Berechtigung, für lange Zeit hinaus Gelder zur Disposition zu stellen und damit seinem Nachfolger die Hände zu binden, folgte ihm die Majorität in dieser Auffassung nicht. Abg. Meier-Bremen betonte ihm gegenüber die Nothwendigkeit eines für längere Jahre bemessenen Bauplanes für die Marine, deren Entwickelung nicht dadurch gefährdet werden dürfe, daß man in dem einen Jahre etwas bewillige und dessen Fortsetzung etwa im folgenden Jahre verweigere. Auch für die Etatsjahre 1871 und 1872 wurde allerseits an dem Flottengründungsplan von 1867 als an dem Fundament festgehalten, ja Abg. v. Forckenbeck befürwortete sogar die Beschleunigung seiner Durchführung, was der Marineminister Graf Roon mit dem Hinweis auf die Nothwendigkeit der Ausbildung des Personals zurückwies.

Herr v. Kusserow zieht aus seiner aktenmäßigen Darstellung mit Recht den Schluß,

daß alle gesetzgebenden Mächte des Norddeutschen Bundes und des Reichs von 1867 bis 1873 nie darüber im Zweifel gewesen sind, daß der Flottengründungsplan von 1867 die verfassungsmäßige Zustimmung des Bundesraths und des Reichstags des Norddeutschen Bundes gefunden hatte, und daß hieraus von allen Seiten die weiteren gesetzlichen und administrativen Folgen gezogen worden sind. Bezeichnend ist auch, daß bei den Berathungen über die Reichsverfassung kein Versuch gemacht worden ist, die heute umstrittenen Bestimmungen der Norddeutschen Bundesverfassung vor ihrer Uebernahme auf das Reich abzuändern. Es ist nicht anzunehmen, daß bei einer tiefgehenden Meinungsverschiedenheit über die Auslegung und bisherige praktische Anwendung des verfassungsmäßigen Budgetrechts die gebotene Gelegenheit zu einem Revisionsversuche verabsäumt worden wäre. Jedenfalls stimmen die betreffenden Artikel in beiden Verfassungen wörtlich miteinander überein.

Somit steht fest, daß im Jahre 1867 der Reichstag des Norddeutschen Bundes sich und seine Rechtsnachfolger mit vollem Bewußtsein gebunden hatte, für eine Zeit von zehn Jahren der Marineverwaltung die Mittel zur Ausführung des in den Motiven zu dem Gesetz vom 9. November 1867 niedergelegten Flottengründungsplanes zu bewilligen.

Wie es gekommen ist, daß der Reichstag vor 25 und 30 Jahren mit großer Mehrheit die budgetrechtlichen Bedenken, die jetzt wieder von der Flottenopposition ins Treffen geführt werden, entschieden zurückgewiesen hat, das wird sofort klar, wenn man die Entstehungsgeschichte des Artikels 71 der Reichsverfassung betrachtet. Abg. Lieber hat sich das Verdienst erworben, hiervon eine lichtvolle Darstellung zu geben, der wir im Nachstehenden folgen. Er sagte in der Sitzung der Budgetkommission des Reichstages vom 26. Februar 1898 etwa Folgendes:

Gegen die gesetzliche Festlegung sei vor Allem geltend gemacht worden, es werde damit dem Reichstage eine Bindung seines verfassungsmäßigen Budgetrechts zugemuthet, welch Letzteres jährliche Bewilligungen verlange. Man sei sogar dem Einwand begegnet, es sei geradezu verfassungswidrig, ein Aeternat zu bewilligen. Diese letztere Behauptung nöthige ihn, auf die Verfassung einzugehen. Vor sich habe er Artikel 71 der Verfassung, dessen erster Absatz laute:

„Die gemeinschaftlichen Ausgaben werden in der Regel für ein Jahr bewilligt, können jedoch in besonderen Fällen auch für eine längere Dauer bewilligt werden."

Dieser Absatz sei seiner Zeit ohne jede Diskussion aus der Verfassung des Norddeutschen Bundes in die Verfassung des Deutschen Reiches übernommen worden. Um zu erforschen, welche Absichten man damit verfolgt habe, sei es daher nothwendig, auf die Entstehung der Verfassung des Norddeutschen Bundes zurückzugehen. In dem ersten Entwurf zu dieser Letzteren habe sich der Artikel nicht befunden. Wohl habe man an solche Bestimmung gedacht, wie sich aus der berühmten Rede des Fürsten Bismarck ergebe, die mit den Worten schloß: „Setzen wir Deutschland so zu sagen in den Sattel, reiten wird es schon können."

Nach obiger Rede habe sich in dem ersten Verfassungsentwurf folgender Artikel 65 befunden:

„**Abgesehen** von dem durch Artikel 58 bestimmten Aufwande für das Bundesheer und die zu demselben gehörigen Einrichtungen, sowie **von dem Aufwande für die Marine** (Artikel 50) werden die gemeinschaftlichen Ausgaben im Wege der Bundesgesetzgebung und, sofern sie nicht eine nur einmalige Aufwendung betreffen, für die Dauer der Legislaturperiode festgestellt."

Jener Verfassungsentwurf habe wie für das Bundesheer so auch für die Marine einen dauernden Normaletat in Aussicht genommen, im Uebrigen dreijährige Budgetperioden. Bei der Verhandlung über den zweiten vorgelegten Entwurf habe der damalige Abg. Miquel geäußert, dem Inhalte des Entwurfs fehlten zwei wesentliche Dinge, einmal die Bestimmung über Erhebung einer Anleihe und zweitens die Möglichkeit, auch für eine längere als die in Aussicht genommene Periode Bewilligungen aussprechen zu können. Bei dem vorgeschlagenen Wortlaut sei es insbesondere nicht angängig, die Ausgaben für die Marine nach einem einmal angenommenen und feststehenden Plane für eine längere Reihe von Jahren im Voraus zu bewilligen. Ebenso wie Miquel habe auch Friedenthal die dreijährige Budgetperiode bemängelt, indem er in der Sitzung vom 9. April 1867 Folgendes ausführte:

„Ich habe nur noch anzuführen, daß wir für die Kriegsmarine allerdings auch an andere als jährliche Bewilligungen denken. Auf unseren Antrag sind die bezüglichen Bestimmungen im Artikel 51 gestrichen worden. Diese Bestimmungen hatten offenbar den Sinn, daß man sich vorbehielte, für die Kriegsmarine einen sogenannten

Normaletat zu vereinbaren; denn das Wort „Normaletat" ist in der ersten Fassung des Entwurfs gewählt und wurde dann gestrichen, und das Wort „vereinbaren" deutete auf eine verschiedene Behandlung gegenüber den anderen Budgetpositionen. Wären die verbündeten Regierungen in der Lage gewesen, uns solche Normalsätze schon vorzulegen, so hätten meine politischen Freunde und ich keinen Anstand genommen, auch für diesen Theil des Bundeskriegswesens eventuell normale Sätze zu bewilligen. Augenscheinlich waren aber die verbündeten Regierungen hierzu nicht in der Lage, und es mußte deshalb eine Bestimmung aufgenommen werden, die es betont, daß, wenn diese Lage eintritt, es aus der Natur der Sache folgt, namentlich für die Gründung der Marine planmäßige Ausgaben für eine Reihe von Jahren festzustellen. Diesen Sinn hat der letzte Satz unseres Amendements zu Artikel 65, und wir finden darin eine mehr präzise und korrekte Fassung, als in dem analogen Satze des Miquelschen Amendements, welcher eben wegen seiner Allgemeinheit uns nichts zu sagen scheint. Daß gewisse Positionen auch für mehr als ein Jahr bewilligt werden können, das ist an sich ganz unzweifelhaft. Denn eine Versammlung, welche das Recht hat, für ein Jahr zu bewilligen, kann gewiß auch für zwei oder drei Jahre bewilligen. Wenn wir trotzdem bei der Kriegsmarine das ausdrücklich betont haben, so hat das den Sinn und Zweck, daß wir sagen wollten, wir hielten es für wünschenswerth, auch für diesen Zweig des Kriegswesens gewisse Positionen auf eine längere Reihe von Jahren zu normiren. Für andere Fälle aber uns von vornherein zu engagiren, liegt keine Veranlassung vor."

Aus diesen Erwägungen hätten dann die Abgg. Miquel-Bennigsen, Dr. Friedenthal und Erxleben-Windthorst-Mallinckrodt drei zwar im Wortlaut verschiedene, aber in der Tendenz der Bewilligung für längere Zeit gleichartige Anträge gestellt. Ausdrücklich habe Friedenthal in seinem Antrage gesagt: „Auch die Ausgaben für die Bundeskriegsmarine können für längere Perioden im Voraus durch Bundesgesetz festgestellt werden." Und in dem Windthorst'schen Antrag sei die längere Bewilligung für die Bundesmarine ebenfalls besonders angeführt gewesen. Der jetzige Artikel 71 der Reichsverfassung, dessen Wortlaut dem Antrag Miquel-Bennigsen entspreche, sei dann am 16. April 1867 ohne weitere Diskussion mit großer Mehrheit im Reichstag angenommen worden, und wie sich aus dem stenographischen Berichte ergebe, habe er eine andere Begründung als die mit der Marine in allen diesen Verhandlungen nicht gefunden; man wollte durch die Möglichkeit der Bewilligung für mehrere Jahre gerade für die Marine die verfassungsmäßige Grundlage schaffen.

Abg. Lieber resumirte seine Darlegung dahin, nach Alledem scheine es ihm ganz unwiderleglich festgestellt zu sein, daß der Artikel 71 der Verfassung die verfassungsmäßige Grundlage für die Forderung der verbündeten Regierungen bilde, und daß es ganz falsch sei, zu behaupten, dieselben befänden sich im Widerspruch mit der Verfassung; er möchte denjenigen Sophisten sehen, der gegen diese aktenmäßige Darlegung sich auflehnen könnte. Aber auf einen wesentlichen Unterschied müsse er noch aufmerksam machen: damals sei die Meinung die gewesen, man müsse eine Möglichkeit schaffen, Bewilligungen auf eine Reihe von Jahren vorzunehmen, und dabei Fürsorge treffen, daß diese Bewilligungen in den einzelnen Jahren nicht wieder in Frage gestellt werden könnten. Nach dem vorliegenden Entwurf dagegen unterläge die jährliche Bewilligung der Rate erneut der Beschlußfassung des Reichstags, die verbündeten Regierungen nützten mithin das verfassungsmäßige Recht nicht einmal aus. Es fielen somit alle Bemängelungen der Vorlage fort, die sich auf das Budgetrecht des Reichstages bezögen. Es gebe in der That auf Grund des Artikels 71 neben dem verfassungsmäßigen Recht auch eine verfassungsmäßige Pflicht, von diesem mehrjährigen Bewilligungsrechte Gebrauch zu machen.

In der Kommission fanden diese Darlegungen von keiner Seite Widerspruch; Abg. Bebel erklärte lediglich, daß er in keiner Weise seinen bisherigen Standpunkt zur Sache verändere; Abg. Richter sagte, er habe niemals behauptet, daß in dem Gesetz ein Verstoß gegen die Verfassung liege, die Frage sei nur, ob eine solche Bindung angebracht wäre; Abg. v. Bennigsen bestätigte die Ausführungen des Referenten, daß der Artikel 71 aus der Initiative des Reichstages ausschließlich mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Kriegsmarine unter Mitwirkung der Liberalen, Freikonservativen und späteren Zentrumsführer Windthorst und Mallinckrodt in die Verfassung eingefügt worden sei.

Durch den Hinweis auf diese historischen Thatsachen ist den budgetrechtlichen Bedenken gegen die

jetzige Flottenvorlage, die schon aus allgemeinen staatsrechtlichen Grundsätzen zurückzuweisen waren, nunmehr der Boden völlig entzogen. Sie müssen jetzt aus der Diskussion ausscheiden. Denn es ist nicht nur mit der Verfassung vereinbar, daß für die Zwecke der Marine Bewilligungen auf längere Zeit beschlossen werden, sondern die Geschichte der Entstehung des Artikels 71 der Reichsverfassung beweist unwiderleglich, daß gerade mit Rücksicht auf die Kriegsflotte — und zwar aus der Initiative des Reichstages — die Bestimmung aufgenommen worden ist, nach welcher die gemeinschaftlichen Ausgaben in besonderen Fällen auch für eine längere Dauer bewilligt werden können.

Deckung der Kosten für die Flotte.

Die Erläuterungen, die der Reichsschatzsekretär Frhr. v. Thielmann in finanzieller Beziehung zum Flottengesetz am 6. Dezember 1897 im Reichstag gegeben hatte, sind von Seiten des Reichsschatzamtes in der Budgetkommission des Reichstages am 26. Februar 1898 noch ergänzt worden. Frhr. v. Thielmann erklärte, gegenwärtig sei die Finanzlage des Reiches nicht nur sehr günstig, sondern gestatte auch zunächst gute Ausblicke in die Zukunft. Er glaube die Ueberzeugung aussprechen zu dürfen, daß ein Absteigen der Einnahmen nicht zu befürchten sei; wir könnten den gegenwärtigen Zustand als ein geeignetes Niveau für das Weiterarbeiten erachten, wenn auch ein wesentliches Ansteigen gleichfalls nicht zu gewärtigen sein werde. Die Steigerung des Volkswohlstandes in Deutschland vollziehe sich nicht in einer schiefen Ebene, sondern auf einer Treppe mit ungleichen Stufen. Wir befänden uns nicht auf dem Abstieg, sondern auf einem Treppenabsatz; man könne danach für die folgenden 7 Jahre auf die Ergebnisse des laufenden Jahres bauen, und diese ließen nichts von einer absteigenden Linie bemerken:

Wenn man den Maßstab des laufenden Jahres für die Ausgaben annehme, so ergäben sich erstens 4 Millionen für fortdauernde Ausgaben, zweitens die Steigerung der einmaligen Ausgaben, die nicht regelmäßig seien, deren Durchschnitt man aber auf 9 Millionen

annehmen könne; thue man dies und rechne diese 9 Millionen jährlich zu den 4 Millionen hinzu, so ergäbe sich ein jährlicher Fortschritt von 13, 17, 21 Millionen u. s. w. Dies erfordere nunmehr die Ueberlegung, ob wir in den nächsten 3 Jahren trotz der Ausgaben für die Artillerie diese 13, 17, 21 Millionen besitzen werden, und sodann, ob wir nicht nach Fortfall der Artillerieausgaben andere Ausgaben haben werden, welche die verfügbaren Mittel in Anspruch nehmen. Für die 3 nächsten Jahre erübrige die Antwort, denn nach den großen Ueberschüssen an Zöllen und Steuern, die jetzt vorlägen, seien die 3 ersten Jahre noch vollkommen gedeckt.

Für die weiteren vier Jahre sei die Steigerung schon bedeutender, im ersten derselben, dem vierten Jahre überhaupt, würden wir $4 \times 4 = 16 + 9 = 25$ Millionen haben.

Nun seien dann aber nicht nur fortgefallen die im Jahre 1898 noch mit 42 Millionen angesetzten Artillerieforderungen, sondern noch 1 Million für die Naturalien-Reserve und 3½ Millionen für die Reichseisenbahn, das seien im Ganzen 46½ Millionen, die in dieser Gestalt bis zum Jahre 1901 fortfallen.

Der Abg. Lieber habe geäußert, es könnten andere Dinge an Stelle der Artillerieforderungen treten, die das volle Genießen verkümmern könnten; dies sei richtig, und er würde auch Bedenken tragen, auf diese Ersparniß zu rechnen, wenn die Marinevorlage dieselbe ganz für sich in Anspruch nähme.

Wir erschöpfen aber nur einen Theil davon, etwa die Hälfte, und er habe kein Bedenken, diese Hälfte wenigstens als Deckung für die Marinevorlage zu betrachten.

Neben diesen 46½ Millionen würde sich aber bei der gesunden Entwickelung des Deutschen Reiches eine weitere Steigerung der Einnahmen aus der Vermehrung der Kopfzahl der Bevölkerung ergeben.

Er würde auch Bedenken tragen, nur hierauf zu bauen, da die Volksvermehrung auch neue Bedürfnisse mit sich brächte, aber, da zwei Rettungsanker vorhanden seien, einmal das Wachsen der Steuerkraft und zweitens der Wegfall von großen Ausgaben, so halte er beide Anker für vollkommen genügend, um die Marinevorlage ganz fest daran zu verankern.

Noch einem Einwurf wolle er begegnen, dem, die Steuerkraft könne nicht gleich bleiben; darauf sei zu erwidern, daß die Steuerkraft, so lange das Deutsche Reich bestehe, allmählich zugenommen habe. Er wolle hierbei nur auf die Erträge der Zuckersteuer hinweisen, die sich in stetig aufsteigender Linie befänden.

Er resumire dahin: Die 7jährige Periode sei von ihm in zwei Theile getheilt; für die ersten drei Jahre halte er die Deckung für gesichert; für die letzten vier Jahre erachte er sie ebenso gegeben durch zwei Faktoren: durch den künftigen Wegfall einer Summe von 46½ Millionen aus dem Etat und durch die Vermehrung der Steuerkraft durch das Anwachsen der Bevölkerung. Es bleibe nun noch drittens die Zeit nach 1904 zu berücksichtigen; für diese könne er nur sagen, gelten dieselben Gründe wie für die sieben Jahre, da alle Anzeichen bis jetzt darauf hinwiesen, daß die in Frage kommenden Verhältnisse so bleiben würden. Ziffern könne er darüber natürlich nicht geben.

Auf Bedenken, die der Abg. Müller-Fulda diesen Ausführungen des Staatssekretärs entgegenhielt, erwiderte der Unterstaatssekretär im Reichsschatzamt, Aschenborn, wenn auch eine gewisse Vorsicht geboten sei, so seien die pessimistischen Anschauungen des Abg. Müller doch nicht berechtigt. Er habe versucht, sich die Finanzlage der nächsten sieben Jahre klar zu machen, und sei dabei zu folgenden Ergebnissen gekommen, wobei er den Zucker außer Betracht gelassen habe: Aus sechs Steuerzweigen sei das Ergebniß im Jahre 1892: 554 Millionen, im Jahre 1897 aber 648 Millionen gewesen. Dies sei eine Differenz von 94 Millionen, rund 18 Millionen pro Jahr Steigerung. Er sei nun zwar nicht so sanguinisch, anzunehmen, daß dies auch für die nächsten Jahre so bleiben werde; er habe aber noch eine andere Methode versucht, um sich ein Bild zu machen. Wir hätten pro Kopf der Bevölkerung einen bestimmten Steuerbetrag pro Jahr und dieser würde sich immer so halten. Infolgedessen würde sich pro Jahr lediglich aus der Vermehrung der Bevölkerung ein Anwachsen von 8,8 Millionen ergeben. Dies sei also dem Ausfall der anderen großen Ausgaben noch hinzuzurechnen.

Ueber die Erklärung des Staatssekretärs Graf Posadowsky am 16. Februar 1898 siehe den Anhang.

Deutschland zur See.

Unter diesem Titel hat Professor Dr. Dietrich Schäfer eine hochbedeutsame historisch-politische Betrachtung kürzlich (Jena 1897 im Verlage von Gust. Fischer) herausgegeben. Diese Schrift enthält so wichtige Lehren für die Flottenfrage unserer Zeit, daß es angebracht ist, einige Stellen aus ihr hier anzuführen. Schäfer sagt in der kurzen Einleitung:

„Nur wer sich Klarheit darüber verschafft, welche Bedeutung für die Entwickelung unseres Volkes und Reiches das Meer hatte, wird von fester Grundlage aus ein Urtheil darüber abgeben können, welche Stellung zur See Deutschland zu erstreben und zu behaupten hat.“

Er bespricht dann die deutsche Besiedelung der Ostsee-Küsten im frühen Mittelalter als einen der folgenreichsten

Hergänge in unserer Geschichte, beleuchtet die Begründung der Stadtgemeinden und das Aufblühen des Seehandels der deutschen Ostsee-Städte.

„Lübecks rasches, im Mittelalter beispielloses Emporblühen, die hervorragende Stellung, die es durch fast drei Jahrhunderte hat behaupten können, erklären sich zunächst aus seiner Lage. Am innersten Winkel der Ostsee erbaut, war es für die westfälischen, niedersächsischen, niederrheinischen Leute, die wir als Pfadfinder und Wegweiser im deutschen Ostsee-Handel erkennen, der bequemste Einschiffungsplatz. Kein anderer hat für die Kolonisation der Ostsee-Länder in friedlicher wie kriegerischer Expedition entfernt so viel bedeutet wie die Travestadt."

„Im Laufe des 14. Jahrhunderts dringen die Deutschen in fast alle größeren nordeuropäischen Erwerbszweige ein. Die reichen Erträge der Schonenschen Heringsfischerei werden um 1400 so gut wie ausschließlich durch ihre Schiffer und Kaufleute dem Westen wie dem Osten zugeführt. Das Gleiche ist mit dem Stockfischfang an den norwegischen Küsten der Fall; die hansische Niederlassung zu Bergen versorgt Europa mit diesem Produkte, weiß die Engländer selbst für den Bedarf des eigenen Landes aus dem Vertriebe hinauszudrängen. Den altüberlieferten, jetzt aber mächtig entwickelten Waarenaustausch zwischen Deutschland und England vermitteln sie durch ihren Londoner Stahlhof und wissen die Engländer trotz aller Anstrengungen in den deutschen Städten in engen Grenzen oder ganz fern zu halten. Der blühende Verkehr, der zwischen England und Flandern in Wolle und Tuchen stattfand, ging zum großen Theil durch ihre Hand; so weit flämisches und englisches Gewand nach dem Osten und dem Norden und nach Deutschland selbst wanderte — und das geschah in nicht geringen Mengen —, waren Hansen, die »Osterlinge« der Engländer und Flamen, die Händler. In direkter Fahrt holten sie Wein, Salz und andere Waaren aus Westfrankreich und weiter her, nicht nur für eigenen, sondern auch für englischen und andern fremden Bedarf. Neben den großen Hauptcomptoiren in Nowgorod und Bergen, in Brügge und

London haben sie zahlreiche kleinere Niederlassungen, die besonders von einzelnen Städten unterhalten und besucht wurden, in Schweden und Finnland, in Rußland und Lithauen, in Dänemark und Norwegen, in England und den Niederlanden und weiter westwärts bis nach Portugal hin begründet. Wo nordwärts von den Säulen des Herkules in europäischen Gewässern überhaupt Handel getrieben ward, da war in den letzten Jahrhunderten des Mittelalters die Hanse dabei und zumeist tonangebend."

Die Erfolge der Städtewesen lagen in den politischen Verhältnissen der Zeit, das weist Schäfer klar nach; ihre Politik wurde lediglich von ihren wirthschaftlichen Interessen bestimmt und

„das machte sie der dynastischen Politik des monarchischen Europa überlegen. Die inneren Streitigkeiten der nordischen Reiche, der jahrhundertelange Gegensatz zwischen Dänemark und Schweden, Dänemarks Zerwürfnisse mit Schleswig-Holstein, Englands Kriege mit Frankreich, seine zahlreichen inneren Zwistigkeiten sind von den Leitern der Hanse so klug wie nachhaltig ausgenutzt worden, um günstige Verträge und wichtige Verkehrsrechte zu erlangen. Gegenüber Königen, die aus dem Geldbedarf nicht herauskamen, war die finanzielle Leistungsfähigkeit der Kaufmannswelt ein gewaltiges Hülfsmittel. Wie später in niederländischen, so sind die englischen Kroninsignien auch in deutschen Händen gewesen, von den nordischen Herrschern zu schweigen. Unter Umständen mußte das Schwert helfen. Ernstere Kriege hat die Hanse, wie alle reinen Handelsstaaten, allerdings nicht gern geführt, eigentlich nur um die Grundlage ihrer Stellung, die Herrschaft in der Ostsee. Sie hat nicht immer glücklich gekämpft, doch aber auch durchschlagende Erfolge errungen. Zwei dänische Könige sind von den Hansen aus ihrem Reiche vertrieben worden. Geschickte Bündnisse halfen mit. Ihre Wehrkraft zur See haben die Städte sorgfältig gepflegt. Während man die geworbenen Landtruppen, Reisige und Landsknechte schwer meisterte und in Botmäßigkeit erhielt, verfügte man über eine zuverlässige und leistungsfähige Schiffsbemannung, durchweg Boots-

leute der eigenen Städte, ausschließlich geführt von städtischen Rathsherren. Gestählt von den Aufgaben, die das Meer stellte, hat sich in den See- und überhaupt in den Hansestädten die kriegerische Kraft des deutschen Bürgerthums denn auch viel länger erhalten als in den Reichsstädten des Binnenlandes."

Aber der Blüthe folgte frühzeitiger Verfall. In den Holländern und Engländern erstanden mächtigere Konkurrenten, in der Ostsee machten die nordischen Königreiche, besonders Schweden, dem Hansabunde empfindlich zu schaffen. Ueberdies blieb der Hering aus dem Sunde weg, die großen Fischereigründe verlegten sich nach der Nordsee. Als später die Königin Elisabeth die Rechte der Hansen nicht mehr schonte, um dem eigenen Volke die Seegewalt zu schaffen, da sah es mit der Hansa schlimm aus.

„In ihrer Noth hat die Hanse am Reich eine Stütze gesucht. Die Seestädte waren in ihren guten Tagen nicht gewohnt, sich viel um Kaiser und Reich zu kümmern. Sie erfüllten die pekuniären oder militärischen Pflichten, die sich aus den Reichstagsverhandlungen ergaben, und behelligten im Uebrigen Kaiser und Reich nicht mit ihren auswärtigen Angelegenheiten, weil das nutzlos war. Ertrinkende aber greifen nach dem Strohhalm. In ihrer hülflosen Angst gegenüber dem übermächtig andrängenden Auslande versuchte die Hanse, die Führer der Nation für sich mobil zu machen. Ohne Erfolg! Nicht als ob es in Binnendeutschland an jedem Verständniß gefehlt hätte für das, was an der Seekante zu Grunde ging. Kurfürst August von Sachsen selbst, nächst dem Kaiser der einflußreichste deutsche Fürst in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, hat die Auffassung vertreten, daß man diesen Händeln denn doch nicht ruhig zuschauen dürfe; er fand, daß sie auch seine eigenen Lande angingen. Auch sonst treffen wir vereinzelt auf entschiedene fürstliche und adlige Verfechter der Anschauung, daß Deutschland nicht bestehen könne ohne eine starke Vertretung seiner Verkehrsinteressen zur See. Aber es waren Stimmen in der Wüste. An kaiserlichen und Reichsmandaten hat es allerdings im englischen und im livländischen, im schwedischen wie

im dänischen Handel nicht gefehlt. Aber vor denen fürchtete sich kaum noch ein gartender Landsknecht, geschweige denn Elisabeth von England oder ihre Brüder auf den Thronen von Schweden und Dänemark. Nie war ja das Reich politisch eine geringere Macht als in der Zeit von den Hussiten bis zum 30 jährigen Kriege, und an dieser Reichslosigkeit, an dem gänzlichen Verfall des politischen Könnens der Nation als solcher gingen die deutsche Hanse, der deutsche Handel und die deutsche Seemacht zu Grunde."

„Nicht Thatkraft und Unternehmungslust fehlten den deutschen Küstenbewohnern, wohl aber der unentbehrliche bewaffnete Schutz, ohne den der Seehandel eines Volkes immer nur in dem Umfange aufkommen kann, den fremde Nationen zu gestatten für gut finden.

Das Weltmeer mußten meiden, die sich an Seetüchtigkeit mit Allen messen konnten, die auch in ihren traurigsten Zeiten die Meister der Schlachten blieben, weil sie als Volk nichts aufbrachten, das man als eine Wehrkraft zur See hätte bezeichnen können."

„Der Dreißigjährige Krieg enthüllte den Abgrund, an dem man inmitten prunkvollen Wohllebens gestanden hatte, und dessen Vorhandensein die gedankenlose Beschränktheit einer in roher Völlerei, in protzender Kunstpflege, in engherzigster Spießbürgerei versimpelten Zeit kaum ahnte. Als die grauenvolle Heimsuchung vorüber war, fanden sich die Mündungen der großen deutschen Ströme und Deutschlands beste Häfen in den Händen der Fremden; die Meere, die seine Küsten bespülten, gehörten ihnen. Was von den Engländern einst »deutscher Ozean« benannt worden war, war jetzt ein Zankapfel zwischen diesen und den Holländern, und die Herrscher Dänemarks und Schwedens stritten sich um das Dominium eben des Meeres, das durch die Deutschen der europäischen Geschichte und abendländischem Verkehr gewonnen worden war. Nur noch geduldet erschienen die Deutschen auf diesen Gewässern. Sobald die Seemächte in Zwist geriethen — und wann war Ruhe zwischen Dänen und Schweden,

Spaniern, Franzosen, Engländern und Niederländern! — war der deutsche Kauffahrer der Willkür schutzlos preisgegeben."

In gleich fesselnder Weise zeigt Schäfer, wie der transozeanische Verkehr unserer Zeit als Wahrzeichen neuer gesunder Entwickelung aufzufassen ist. Er meint, wir seien zwar spät, aber rasch auf dem Weltmeere heimisch geworden.

„Daß unsere Kriegsflotte nicht wenig dazu beigetragen hat, unser Ansehen »drüben« zu wahren, ja daß sie ein Haupthebel desselben gewesen ist, darüber kann ernstlich nicht gestritten werden. Schon als sie noch keine deutsche, sondern nur eine preußische war, hat ihr Erscheinen in Ostasien die Anknüpfung von Handelsbeziehungen ermöglicht, die sich seitdem glänzend entwickelt haben. Man kann den Umschwung, der sich mit der Gründung des Deutschen Reiches vollzogen hat, kaum besser charakterisiren als durch den Hinweis auf die Thatsache, daß unsere sämmtlichen transatlantischen Dampferlinien, mit der alleinigen Ausnahme jener nach den Vereinigten Staaten, erst nach dem deutsch-französischen Kriege ins Leben getreten sind. Es ist kaum ein Vierteljahrhundert, daß deutsche Schiffe in regelmäßiger Fahrt alle Meere besuchen. Und welche Erfolge sind seitdem errungen worden!"

„Des Kaisers Wort: »Unsere Zeit steht im Zeichen des Verkehrs« trifft in der That die Kernfrage unserer Tage. Und das ganz besonders für Deutschland. Denn kein Volk hat in jüngster Zeit eine so rasche Entwickelung seines Verkehrswesens erlebt. Frankreich und die Union wurden überholt. Während England sich seit Beginn der achtziger Jahre um die 14 Milliarden bewegt, steigerte Deutschland seinen Handel von weniger als 6 auf mehr als 8¼ Milliarden."

„Aus diesem Wettbewerb auf dem Weltmeer aber können wir uns nicht zurückziehen, ohne uns zu vernichten. Wir brauchen die See, um zu leben. Nicht nur der Seemann und der Fischer, die mühsam ihr hartes Brot auf ihr

gewinnen, brauchen sie, nicht nur der Kaufmann unserer Küstenstädte, der mit Spannung die Fahrt seiner Schiffe und Waaren verfolgt, **sondern auch der Arbeiter tief im Binnenlande, im entlegenen Gebirgsthale, dessen rührige Hand die tausend und aber tausend Dinge verfertigt, die über Sand und See in alle Welt gehen.** Ein unverdächtiger Zeuge, der Professor der Kolonialgeographie an der Sorbonne, Marcel Dubois, sagt in seinem Buche »Koloniale Systeme und Kolonisationsvölker« treffend: ›**Das Deutschland von heute muß entweder über See verkaufen oder untergehen.**« Ueber See verkaufen kann nur, wem die See frei ist. Es ist nicht anders: Unser Volk kann nur weiter blühen und gedeihen, wenn es im Stande ist, sich die Freiheit der Bewegung zur See gegenüber jedem Angriffe zu bewahren. **Die Unterhaltung einer starken, leistungsfähigen Flotte ist für Deutschland eine Existenzbedingung.**"

Hier konnten nur in kurzen Zügen einige Punkte der Schäferschen Schrift wiedergegeben werden; sie werden aber sicherlich genügen, um recht Viele dazu anzuregen, die vorzügliche Schrift Schäfers: „Deutschland zur See" selbst zu lesen und gründlich zu beherzigen. Die Schrift ist bereits in zweiter Auflage erschienen.

Geradezu als eine Ergänzung der Schäferschen Schrift kann man die treffliche Rede betrachten, die kürzlich am 12. März 1898 beim Stapellauf des neuesten großen Kreuzers vom zweiten Bürgermeister Hamburgs, Dr. Mönckeberg, gehalten wurde; darin heißt es:

„Ein Hamburger Bürgermeister — hier in Stettin, einer Stadt, die Jahrhunderte lang dem Hansebunde angehörte — beim Stapellauf eines deutschen Kriegsschiffes, wie sollten sich da die Gedanken nicht auf jene längst vergangene Zeit der deutschen Geschichte richten, als der Städtebund der Hansa die Seemacht Deutschlands repräsentirte, als die Schiffe der Hansa die Niederlassungen der deutschen Kaufleute an überseeischen Plätzen beschirmten, die deutschen Küsten gegen Angriffe aller Art vertheidigten und mehr als einmal für das gute Recht und die Ehre ihrer Landsleute hinauszogen,

um in offener Seeschlacht den Flotten mächtiger Könige Trotz zu bieten. Damals konnten Kaiser und Reich den deutschen Kaufleuten und Seefahrern weder Hülfe noch Schutz gewähren. Der Städtebund der Hansa war allein auf die eigene Kraft angewiesen und er mußte schließlich unterliegen im ungleichen Kampfe mit den mehr und mehr erstarkenden Seemächten im Westen und Norden Europas. Wie ganz anders liegen die Verhältnisse heute! Das neue Deutsche Reich ist zu der Erkenntniß gelangt, daß es für die Wohlfahrt und das Gedeihen der gesammten Bevölkerung unumgänglich nothwendig ist, daß Deutschland in einer seiner Größe und Bedeutung entsprechenden Weise theilnehme an dem immer großartiger sich entwickelnden internationalen Verkehr auf der ganzen Erde, und daß eine achtunggebietende Stellung im Weltverkehr auf die Dauer sich nur behaupten läßt, wenn Deutschland auch zur See mächtig genug ist, um die Interessen seiner Angehörigen überall kräftig zu schützen und dem friedlichen Worte, wenn es sein muß, mit gewaffneter Hand den gebührenden Nachdruck zu verleihen. **Auf dieser Erkenntniß, welche heute ein Gemeingut der Nation geworden ist, beruht die Nothwendigkeit einer starken deutschen Flotte.** Daher begrüßen wir es mit jubelnder Zustimmung, wenn die deutsche Flotte jetzt so ausgestattet werden soll, daß sie allen Anforderungen, die an sie gestellt werden müssen, zu jeder Zeit gewachsen sein wird. Mit besonderer Freude aber erkennen wir Hansestädter es dankbar an, daß Se. Majestät der Kaiser gerade in jetziger Zeit auch der Bedeutung des alten Hansabundes für die deutsche Seemacht gedacht und bestimmt haben, daß dem stattlichen Schiffe, das heute vom Stapel laufen soll, der Name »Hansa« gegeben werde.“

Jakob Grimm schrieb im Jahre 1847 in Lübeck in das Album der dort tagenden Germanistenversammlung:

„Hansa ist das älteste deutsche Wort für Schaar und Gesellschaft, es muß noch einmal eine stärkere deutsche Hansa, als die alte war, sich auf dem Meere schaaren!“

Die Aufwendungen für den Schutz des Seehandels in den wichtigsten Großstaaten.

„Die Marinen sind zum Schutz des Handels da", sagt Mahan (Einfluß der Seemacht auf die Geschichte S. 33). Bei der ungeheuren Bedeutung des Seehandels für Deutschland (vergl. den Artikel Seehandel) ist es deshalb von Interesse, die Kosten der deutschen Kriegsmarine und den Umfang des deutschen Seehandels mit dem Marineaufwand und dem Seehandel der übrigen Großstaaten zu vergleichen. Die dem Reichstag vorgelegte Denkschrift über die „Ausgaben für Flotte und Landheer und ihre Stellung im Haushalte der wichtigsten Großstaaten" führt einen eingehenden Vergleich zwischen dem Marineaufwand von Deutschland, Großbritannien, Frankreich, Oesterreich-Ungarn, Rußland, Italien, den Vereinigten Staaten und Japan und der Größe und Entwickelung ihrer Handelsflotten, ihres Seeschifffahrtverkehrs und ihres Seehandels überhaupt durch, aus dem hier Folgendes mitgetheilt sei:

1. Handelsflotte und Marineaufwand.

Im Vergleichsjahre 1896/97 hatte einen geringeren Schutzaufwand pro Tonne seiner Handelsflotte nur Großbritannien mit 12,84 Mark zu verzeichnen. Dabei ist indeß in Betracht zu ziehen, daß der thatsächliche Marineaufwand in Großbritannien ein so unverhältnißmäßig größerer ist als in irgend einem anderen Lande, daß die hiermit gesicherte Ueberlegenheit einen absolut ausreichenden Schutz bietet. Bei allen übrigen Staaten dagegen findet sich im Vergleich mit Deutschland ein ganz unverhältnißmäßig größerer Aufwand an Schutzkosten.

Es betrugen 1896/97 die Marineausgaben pro Tonne der Handelsflotte:

für Deutschland	19,33	Mark
„ Oesterreich	27,78	„
„ die Vereinigten Staaten	39,96	„
„ Italien	53,59	„
„ Frankreich	81,49	„
„ Rußland	105,70	„
„ Japan	175,90	„

Setzt man den deutschen Schutzaufwand pro Tonne der Handelsflotte gleich 100, so betrugen die Schutzkosten der übrigen Staaten:

in Oesterreich	144
= den Vereinigten Staaten .	207
= Italien	277
= Frankreich	422
= Rußland	547
= Japan	910

Seit dem Jahre 1880/81 ist der Satz des Tonnenschutzes in Deutschland von 21,56 auf 19,33 Mark, also um 10 pCt. zurückgegangen; in derselben Zeit hat er sich in allen übrigen Ländern mit Ausnahme von Frankreich erheblich gehoben. Die Steigerung betrug:

in Großbritannien	10 pCt.
= Oesterreich-Ungarn . . .	2 =
= den Vereinigten Staaten .	129 =
= Italien	76 =
= Rußland	38 =

Vergleicht man das Jahr 1890/91 mit dem Jahre 1896/97, so ergiebt sich in den Dreibundstaaten ein Rückgang der Schutzausgaben pro Tonne und zwar:

in Italien . . . . um	16,1 pCt.
= Deutschland . . . =	16,4 =
= Oesterreich-Ungarn =	17,3 =

Dagegen findet sich in allen übrigen Ländern eine Steigerung, welche beträgt:

in den Vereinigten Staaten	2 pCt.
= Großbritannien	15 =
= Frankreich	16 =
= Rußland	22 =
= Japan	189 =

2. Marineausgaben und Seeschifffahrtsbewegung.

Nicht günstiger für Deutschland stellt sich das Verhältniß der Marineaufwendungen zu der Schifffahrtsbewegung der verschiedenen Länder. Hier ergiebt sich als Schutzaufwand pro Tonne im Jahre 1895:

in Deutschland	3,5	Mark
= den Vereinigten Staaten .	3,8	=
= Italien	4,8	=
= Großbritannien	4,9	=
= Rußland	7,4	=
= Japan	8,4	=
= Frankreich	8,9	=

3. Seehandel und Marineaufwand.

Die Größe der Handelsflotte und des Seeschifffahrtsverkehrs bringen aber die Bedeutung der Seeinteressen eines Landes nicht voll zum Ausdruck, da erstens das ungeheure Uebergewicht der englischen Handelsflotte, die allein ungefähr zwei Drittel der gesammten Welthandelsflotte umfaßt, alle Verhältnisse zu Ungunsten der übrigen Länder verschiebt; zweitens die Betheiligung der einheimischen Schiffe am Handel der einzelnen Länder einen verschiedenen prozentualen Umfang erreicht, und drittens der indirekte Verkehr über Häfen der Nachbarländer in der Schifffahrtsstatistik nicht zum Ausdruck gegelangt. Dieser indirekte Verkehr ist aber besonders für Deutschland von größter Wichtigkeit, da seine westlichen Zufuhrhäfen, Antwerpen und Rotterdam, zu Belgien und Holland gehören, und da es ferner über österreichische, italienische und französische Häfen Waaren empfängt.

Am richtigsten dürfte die Bedeutung der Seeinteressen in den Werthziffern des Seehandels eines Landes zur Erscheinung gelangen, da die Größe des Seehandels die Abhängigkeit einer Volkswirthschaft von seewärtiger Einfuhr und Ausfuhr und damit die mehr oder minder schweren Gefahren einer dauernden Beeinträchtigung des Seehandels oder seiner zeitweiligen Unterbindung durch eine Blockade zeigt. Im Artikel „Seehandel" ist die ungeheure Bedeutung des Seehandels für die deutsche Volkswirthschaft näher dargelegt worden. Außer Großbritannien ist sicherlich kein anderes großes Land in diesem Umfange auf den Seehandel angewiesen wie Deutschland, zumal man nicht vergessen darf, daß im Falle einer Sperrung des größten Theiles der deutschen Grenzen durch einen Landkrieg nach zwei Fronten für die verringerte Landeinfuhr

und Landausfuhr auf dem Wege des Seehandels Ersatz geschafft werden müßte. Der Wert des Seehandels (unter Ausschluß des Edelmetallverkehrs) und die Aufwendungen für die Marine stellten sich für die genannten acht Großstaaten im Jahre 1896 folgendermaßen:

	In Millionen Mark	Marinebudget in Millionen Mark	Aufwendungen für die Marine betragen in Prozent
Deutsches Reich			
a) Spezialseehandel . .	5 235	89,9	1,71
b) Generalseehandel . .	6 700		1,33
Oesterreich-Ungarn			
Seehandel	928	23,1	2,5
Großbritannien und Irland			
a) Spezialseehandel . .	12 606,8	436,5	3,41
b) Generalseehandel . .	14 856,0		3,0
Italien			
Seehandel	1 290	80,7	6,3
Frankreich			
a) Spezialseehandel . . .	4 200	246,1	5,9
b) Generalseehandel . .	5 536		4,1
Rußland			
Seehandel	1 862	131,8	7,1
Vereinigte Staaten			
Seehandel	6 416	145,6	2,3
Japan			
Seehandel	1 152,4	171,3	14,9

Setzt man Deutschlands relativen Schutzaufwand gleich 100 (1,7 pCt. vom Werthe des Spezialseehandels), so erhält man folgende Skala:

		Die Marinekosten betrugen in Prozent des Spezialseehandels
Deutschland	100	1,7
Vereinigte Staaten	135	2,3
Oesterreich-Ungarn	147	2,5
Großbritannien	200	3,4
Frankreich	347	5,9
Italien	370	6,3
Rußland	418	7,1
Japan	876	14,9

Das gleiche ungünstige Verhältniß findet sich auch bei dem Vergleich der Marineausgaben mit dem Generalseehandel von Deutschland, Großbritannien und Frankreich. Deutschlands relativer Schutzaufwand (1,33 pCt.) wird von Großbritannien (3,0 pCt.) um noch mehr als das Doppelte und von Frankreich (4,1 pCt.) um mehr als das Dreifache übertroffen. Deutschland steht also in dem prozentualen Aufwande zum Schutze des Seehandels unter allen Großstaaten an letzter Stelle; selbst Oesterreich-Ungarn mit seinem ungewöhnlich kleinen Marinebudget und die Vereinigten Staaten mit ihrer günstigen Lage wenden verhältnißmäßig größere Beträge für den Schutz des Seehandels auf.

Betrachtet man die Entwickelung des prozentualen Schutzaufwandes der einzelnen Staaten von 1890 bis 1896, so findet man, daß bei Oesterreich-Ungarn und den Vereinigten Staaten erhebliche Veränderungen nicht eingetreten sind. Nur bei Italien und Deutschland ist eine Verminderung, und zwar bei jenem eine absolute und relative, bei diesem eine relative vorhanden, während bei allen übrigen Staaten eine starke, absolute und relative Vermehrung der Aufwendungen für den Schutz des Seehandels zu verzeichnen ist. Verstärkt haben sich die eventuellen Gegner, nicht verstärkt die Verbündeten Deutschlands.

In Italien ist mit der Verkleinerung des Marinebudgets der prozentuale Schutzaufwand von etwa 8 auf 6,3 pCt. vom Werthe des Seehandels gefallen. Trotzdem steht Italien nächst Rußland damit noch an der Spitze der europäischen Staaten. In Deutschland ist seit 1890/91 infolge der starken Steigerung des Seehandels der schon vorher geringste prozentuale Schutzaufwand

noch von 1,8 auf 1,7 M. für je 100 M. des Seehandels, also um 5½ pCt., gefallen. Dagegen stellten sich bei den übrigen Staaten die Aufwendungen für Marinezwecke auf je 100 M. des Seehandels nach dem Budget von 1890 und 1896 folgendermaßen:

	1890 Mark.	1896 Mark.	Steigerung in Prozenten.
Großbritannien . .	2,5	3,4	+ 36,0
Frankreich	4,1	5,9	+ 44,0
Rußland	5,0	7,1	+ 42,0
Japan	4,04	14,9	+ 272,5
Deutschland . . .	1,8	1,7	Verminderung 5,6

Das Zurückbleiben Deutschlands hinter den übrigen Staaten ist um so beachtenswerther, als gerade in dieser Zeit neben dem japanischen nur der deutsche Seehandel absolut und im Verhältniß zur Bevölkerung gestiegen ist. Dagegen ist Frankreichs gesammter Außenhandel wie sein Seehandel absolut und im Verhältniß zur Bevölkerung, Großbritanniens Handel wenigstens im Verhältniß zur Bevölkerung gefallen (vergl. hierzu Artikel „Welthandel"). Rußlands Seehandel hat nur entsprechend der gestiegenen Volkszahl zugenommen. Es entfielen nämlich auf den Kopf der Bevölkerung vom Jahreswerth des Seehandels in Mark:

	1890.	1896.
bei Großbritannien . . .	330,0	315,2
„ Frankreich	121,2	108,9
„ Deutschland	91,0	100,1
„ Japan	13,6	27,3
„ Rußland	14,3	14,7

Schließlich ist darauf hinzuweisen, daß auch eine Heranziehung des Handels der britischen Kolonien die Schutzquote des Seehandels von Großbritannien nicht wesentlich erniedrigen würde, da der etwa 6 Milliarden betragende Spezialseehandel der Kolonien zur größeren Hälfte nach dem Mutterlande geht und soweit also bereits im englischen Handel enthalten ist. Außerdem geben aber die Kolonien, namentlich Australien, nicht unbeträchtliche Summen für die Marine aus. Indien hielt 1897 eine eigene Flotte von 16 und Australien eine von 23 Fahrzeugen. Deshalb würde sich die Schutzquote des gesammten britischen Weltseehandels auch unter Hinzu-

rechnung des Handels der Kolonien immer noch auf annähernd 3 pCt. stellen, also noch ganz beträchtlich höher sein als die Schutzquote des deutschen Seehandels.

Wie die beigebrachten Vergleiche zeigen, nimmt Deutschland seinen Seeinteressen nach den zweiten Platz unter den aufgeführten 8 Großstaaten ein; seine Seeschutzausgaben stehen fast überall an der letzten Stelle und haben nirgends mit der Entwickelung der Seeinteressen im eigenen Lande und noch weniger mit den Aufwendungen der fremden Staaten Schritt gehalten.

Einfluß der Seemacht auf den deutsch-dänischen Krieg 1864.

In dem vom Großen Generalstab herausgegebenen Werke „Moltkes Militärische Korrespondenz — Krieg 1864“ zeigen verschiedene Aeußerungen des General-Feldmarschalls, wie viel eine kräftige Flotte auf die schnellere Durchführung dieses Krieges hätte einwirken können. Schon im Operationsentwurf (vom Dezember 1862) und in einem späteren Gutachten über die Führung eines Krieges gegen Dänemark (vom 23. Dezember 1863) spricht Graf v. Moltke aus:

„Die Hauptschwierigkeit bei einem Kriege gegen Dänemark besteht darin, daß die Eroberung des ganzen dänischen Festlandes zu einem definitiven Abschluß noch nicht führt. Die Inseln und vor Allem der Sitz der Regierung sind uns unzugänglich, solange unsere Flotte den Kampf mit der dänischen nicht aufzunehmen vermag.“

Bei der Erörterung einer Landung auf Alsen schreibt Moltke am 8. März 1864 an v. Blumenthal:

„Nun ist aber auf unsere Flotte, welche die Hauptrolle spielt, durchaus mit keiner Sicherheit zu rechnen. Sie ist nicht in der Lage, der dänischen auf offener See zu begegnen, und da dies gerade in der Richtung auf Alsen wahrscheinlich der Fall sein würde, so kann ich die Realisirung des sonst sehr ansprechenden Gedankens dieser Landung kaum für ausführbar halten.“

In einem Gutachten an Seine Majestät den König vom 15. März 1864 spricht Moltke wiederum aus:

„Das noch im Alsen-Sund liegende Panzerschiff »Rolf Krake« kann die Ueberfahrt schon im ersten Beginnen unterbrechen. Ich halte daher die Unterstützung durch unsere Flotte für nothwendig, wenn der Erfolg einigermaßen gesichert sein soll.“ — „Alles kommt daher darauf an, ob unsere Flotte die Alsen-Föhrde zu erreichen vermag, ohne durch die feindliche daran verhindert zu werden.“

Das Gutachten schickte der König an den Prinzen Friedrich Karl, bemerkte dazu aber unter Anderem Folgendes:

„Die Mitwirkung unserer Flottille halte Ich für so wenig in Anschlag bringend, daß Ich sie von Haus aus als ausgeschlossen von der Berechnung betrachte. Denn wenn die dänische Flotte ihre Schuldigkeit thut, so wird sie unsere Flottille nicht vor der Rhede von Stralsund und Swinemünde auftauchen lassen, und wenn es uns durch glückliche Umstände dennoch gelingen sollte, bis Alsen zu kommen, um die dänische Flotte von der Vertheidigung abzuziehen, so hindert sie dann wiederum die unsrige, um Alsen herum nach Deinem Uebergangspunkt zu gelangen.“

Im nächsten Gutachten vom 16. März schreibt Moltke:

„Wenn gegen Dänemark weitere Zwangsmaßregeln sich als nothwendig erweisen sollten, so können dieselben füglich nur gegen die Insel Fünen gerichtet sein.

Hierzu wäre indeß die Mitwirkung unserer Flotte unerläßlich.“

„Kann diese die Blockade nicht durchbrechen, oder begegnet sie der überlegenen dänischen im Großen Belt, so unterbleibt einfach die ganze Unternehmung für die Landarmee.“ (Hierzu Randbemerkung König Wilhelms: „N. B. Richtig“.)

„Gelingt es hingegen, den kleinen Belt unentdeckt zu erreichen, so wird, wenn irgendwo, dort unsere Flotte sich gegen den voraussichtlichen Angriff der dänischen behaupten können, wo sie von beiden Ufern durch Land-Batterien auf wirksame Schußweite unterstützt wird.“ (Randbemerkung des Königs: „Aber hinaus kommt unsere Flotte nicht vor dem Friedensschluß.“) —

Am Schluß des ganzen Gutachtens macht der König die Bemerkung:

„Da das ganze Projekt auf die Mitwirkung unserer Flotte berechnet ist, dieselbe aber trotz ihres Heldenmuthes doch ihre numerische Schwäche gegen die dänische konstatiren müßte, so scheint Mir wenig Chance vorhanden, das Projekt auch nur anbahnen zu können.“

Fast gleichzeitig, am 17. März, schrieb Moltke an v. Blumenthal:

„Ich halte die Mitwirkung unserer Flotte für nöthig, wenn der Erfolg einigermaßen gesichert sein soll. Es ist also von Interesse, zu wissen, was denn diese wirklich leisten kann.

An entscheidender Stelle ist man, und wohl mit Recht, der Ansicht, daß die Flotte nicht in einer Richtung vorgeschickt werden darf, wo sie voraussichtlich den größeren und zahlreicheren Schiffen der Dänen begegnet. Dies war mit der Richtung auf Alsen der Fall, solange die Mehrzahl der dänischen Kriegsfahrzeuge im dortigen Sunde stationirte. Jetzt haben diese unsere Küste blockirt. Unsere Korvetten in Stettin (Kapitän Jachmann) werden vielleicht schon heute [es war der Tag des Seegefechts bei Jasmund!] auf die dortige Rhede hinauslegen, um die Richtigkeit der Blockade thatsächlich zu konstatiren. Begegnen sie dabei den fünf größeren Schiffen, die bei Rügen kreuzen, so müssen sie freilich zurück. Die Kanonenbootflottille aus Stralsund wird nach dem Land-Tief (östliche Ausfahrt des Bodden) gehen. Bei ruhiger See sind diese Kanonenboote mit ihren trefflichen weittragenden Geschützen selbst für große Kriegsschiffe ein sehr zu fürchtender Gegner, bei bewegtem Wasser aber rollen sie so, daß alle Trefffähigkeit verloren geht. Es hängt also Alles von Glück und Umständen ab; an gutem Willen fehlt es nicht, aber eine Operation läßt sich darauf nicht basiren.

Unsere drei Fahrzeuge in Cherbourg [der Aviso „Preußischer Adler“ und die Kanonenboote 1. Klasse „Basilisk“ und „Blitz“] werden sich der österreichischen Eskadre im Kanal anschließen. Ganz vertraulich kann ich Ihnen mittheilen, daß die Oesterreicher nicht abgeneigt

sind, mit ihren Panzerschiffen in die Ostsee zu gehen, daß sie aber (gerade mit diesen) es für nöthig halten, die Aequinoktialstürme erst abzuwarten, und daher erst im April erscheinen können. Dennoch halte ich diese Operation für äußerst wichtig, sie kann möglicherweise der ganzen Sache den Ausschlag geben, da wir dabei den Dänen zur See faktisch überlegen werden. Die Sache ist natürlich tiefes Geheimniß, auch noch nicht völlig sichergestellt. Es ist ein Jammer, daß uns die beiden Lairdschen Panzerfregatten (zwei in Liverpool für amerikanische Rechnung gebaute Panzerfahrzeuge) entgangen sind. Sie sollten 1600000 Thaler kosten. Man war auch bereit, diese Summe zu zahlen (die Munition vor Düppel wird wohl beinahe die Hälfte davon kosten), und wir hätten selbst die Ueberlegenheit zur See gehabt. (Die nordamerikanischen Dampfer in Hamburg: „Germania", „Borussia", „Saxonia" ꝛc. sollten gemiethet werden.) Aber die Verhandlungen in England scheinen nicht geschickt, wenigstens nicht mit Glück geführt worden zu sein, und so müssen wir die österreichische Hülfe wohl mit Dank annehmen."

An den Prinzen Adalbert schrieb Moltke am 21. März:

„Selbst dann bleibt dies Unternehmen [der Sturm auf Düppel nach Eröffnung der ersten Parallele] immer noch zweifelhaft im Erfolg, und das Mißlingen würde dem ganzen Feldzuge den Stempel eines verfehlten aufdrücken. Es tritt daher der von Euer Königlichen Hoheit zuerst angeregte Gedanke einer Landung unter Mitwirkung der Flotte in seiner ganzen wichtigen Bedeutung aufs Neue in den Vordergrund."

„Offenbar ist aber die Landung auf Fünen wie auf Alsen ohne die Mitwirkung der Flotte sehr schwer ausführbar, und die Verwirklichung des einen oder des anderen dieser Pläne muß abhängig bleiben von der Möglichkeit, daß unsere Schiffe vor Snoghöj oder vor Ballegaard erscheinen."

An Blumenthal schrieb Moltke am 21. März: „Ihrer beabsichtigten Landung [auf Alsen] trete ich nicht entgegen, aber ich wage keinen Erfolg davon

zu hoffen, wenn sie nicht durch die Flotte unterstützt ist."

Denselben Gedanken sprach Moltke in seinem Gutachten an den Kriegsminister v. Roon am 24. März aus: „Dazu [für die Landung auf Alsen] ist die Mitwirkung der Flotte, eventuell nur der Kanonenboote von äußerster Wichtigkeit".

An demselben Tage schrieb Moltke an Blumenthal: „daß nicht von der Wegnahme von Düppel, sondern von der Besetzung Fünens das Ende des Krieges herbeizuführen ist", und später, am 6. April: „Ist überhaupt auf unsere Flottille zu rechnen? Wenn doch endlich dies schreckliche Wetter mit Westwind aufhörte, so kann sich immer noch Gelegenheit bieten, die entscheidende Operation gegen den nördlichen Theil von Alsen selbst mit offener Gewalt durchzuführen . . ."

„Bei westlicher Richtung und hoher See stampfen unsere unglücklichen Kanonenboote dergestalt, daß sie kaum halbe Fahrt machen. Die telegraphisch gewiß sogleich avertirte dänische Flotte mit Schiffen, die elf Knoten laufen, würde sie wahrscheinlich bald einholen." Ueber die Landung auf Alsen sagte dabei der General-Feldmarschall wieder: „ . . . . aber die Verwirklichung hängt freilich jetzt noch mehr als früher von der Unterstützung durch die Flotte ab."

Wieder an Blumenthal schrieb Moltke am 28. April: „Unsere Marine zeigt, was sie bei besserem Material leisten würde, durch ihr zwar erfolgloses, aber keckes Auftreten." — Der Prinz-Admiral exponirt sich fast mehr, als recht."

Anfang Mai übernahm Moltke die Generalstabsgeschäfte beim Oberkommando in Veile und schrieb von da an Blumenthal am 6. Mai:

„Meine Erklärung der Sache [der unvermutheten Räumung von Fredericia durch die Dänen] ist, daß die Dänen die Hoffnung, sich auf dem Kontinent zu erhalten, völlig aufgegeben haben, daß sie dagegen unter dem Schutze von Meer und Flotte ihre Inseln behaupten, den Seekrieg ausdauernd fortsetzen wollen und von der Vermittelung der fremden Kabinette

oder einer europäischen Verwickelung die Wiedererlangung des Verlorenen abwarten werden."

In den von Moltke abgefaßten Berichten aus dem Hauptquartier an den König wurde die Frage der Landung auf Fünen und auf Seeland mehrfach berührt. So unterm 12. Juli: „Andererseits ist die Wegnahme von Fünen der einzige wirklich tödliche Stoß, den wir, solange wir nicht das Meer beherrschen, dem Gegner zu versetzen vermögen, wenn derselbe, allen bisher erlangten Erfolgen zum Trotz, standhaft bleiben sollte." Und unterm 19. Juli: „Ist nach allen errungenen Erfolgen eine Verständigung mit dem Kopenhagener Kabinet auch jetzt nicht zu erreichen, so würde die Uebertragung des Krieges nach Seeland unstreitig am kürzesten und unfehlbarsten zu einer endlichen Entscheidung führen. Rücksichten auf England stehen dieser Unternehmung wohl kaum im höheren Grade entgegen, als dies auch bei einer Landung auf Fünen der Fall sein würde."

„Um aus dieser Drohung (Vorbereitung zur Einschiffung von Truppen in Stettin und Stralsund) wirklichen Ernst zu machen, bedarf es allerdings zuvoriger Verständigung mit der Kaiserlich österreichischen Regierung über das Einlaufen des verbündeten Geschwaders aus der Nordsee in die Ostsee und eines Sieges über die feindliche Seemacht."

„Wird die dänische Flotte geschlagen oder genöthigt, den Hafen von Kopenhagen aufzusuchen, so kann eine Ueberführung von Truppen sowohl von Rügen wie von Aarhuus aus erfolgen, an welchem letzteren Punkte die erforderliche Streitmacht konzentrirt sein würde. Inwiefern indeß die nothwendigen Vorbedingungen für eine Landung auf Seeland zu erfüllen sind, muß ich dem erleuchteten Urtheil Euerer Königlichen Majestät ehrfurchtsvoll unterstellen."

In dem Bericht vom 28. Juli hieß es über dieselbe Sache: „Seeland scheint dagegen zur Zeit von Truppen gänzlich entblößt zu sein, jede Bedrohung dieser Insel und der Hauptstadt würde daher unzweifelhaft von großer Wirkung sein, und ich kann nicht umhin, nochmals ehrfurchtsvollst darauf hinzuweisen, daß der Natur der Dinge nach die ferneren Offensivoperationen gegen Däne-

mark mehr in den Bereich der Thätigkeit der Flotte als des Landheeres fallen."

Schon zwei Tage vorher hatte Moltke an Blumenthal geschrieben: „Daß ein Erfolg gegen Dänemark ungleich sicherer, größer und leichter jetzt durch die vereinigte Flotte zu erreichen sein dürfte, ist wiederholt bei Seiner Majestät diesseits zur Sprache gebracht worden."

In einem Gutachten an den Prinzen Friedrich Karl vom 12. Oktober 1864 kam Moltke noch einmal auf die Aussichten einer Landung auf Seeland zu sprechen: „Bei der Landarmee haben die Dänen nicht nur Reserven, sondern auch fast das ganze Verwaltungspersonal entlassen, kurz wirklich entwaffnet, dagegen ist ihre Flotte noch heute vollständig bemannt und seefähig. Nachdem leider Oesterreich seine Schiffe bis auf zwei aus der Nordsee fortgezogen hat, wird unzweifelhaft der größte Theil der dänischen Flotte Kiel blockiren, wenn die unserige bei Ausbruch des Krieges dort noch liegt."

Da unsere vier Korvetten die dänische Flotte in offener See nicht allein angreifen können, so würde der größte Dienst, welchen sie der Unternehmung zu leisten vermögen, der sein, daß sie durch aktives Verhalten von Kiel aus die feindliche Seemacht aus den Rügenschen Gewässern fort und auf sich zögen.

Es liegt auf der Hand, daß eine Expedition gegen Seeland sehr viel günstigere Chancen hatte zur Zeit, wo die dänischen Truppen im Sundewitt, auf Fünen und in Nordjütland zersplittert, die dänischen Schiffe in der Nordsee, bei Alsen und an der pommerschen Küste vertheilt waren, als jetzt, wo das ganze Heer auf den beiden Nachbarinseln versammelt, die Flotte in Kopenhagen konzentrirt liegt und in ihrer Gesammtstärke gegen jeden einzelnen Punkt verwendet werden kann.

Die so oft angedrohte Intervention Englands hatte bisher wenig auf sich. Selbst auf Fünen würde ein gelandetes Korps bei der Schmale des Beltes und unserer artilleristischen Stärke in seinen Verbindungen kaum gefährdet erscheinen. Die Wahrscheinlichkeit des Auftretens einer englischen Flotte in der Ostsee gewinnt aber eine ganz andere Bedeutung, wenn ein preußisches Armeekorps

auf Seeland steht, welches nur über See mit der Heimath kommunizirt und auf die Dauer vielleicht ernährt werden müßte."

„Die wirkliche Landung auf Seeland betrachte ich als ein kühnes, im Erfolg nicht gesichertes, aber nicht unausführbares letztes Mittel, wenn der Friede anders nicht erreicht werden kann.

Für uns, die wir eigentlich eine Flotte noch nicht besitzen, ist der Krieg gegen einen Inselstaat so schwer zum Abschluß zu bringen, daß es neben der Vortrefflichkeit des Heeres und der Kühnheit seiner Führer wohl auch des Glückes bedurft hat, um ein Resultat zu erreichen, welches ein höchst ehrenvolles und vortheilhaftes immer noch bleibt, selbst wenn man in Wien dem in der eigenen Heimath so schwer bedrängten Könige von Dänemark nachträglich einige Konzessionen bewilligt."

Wir haben die Erörterungen Moltkes besonders aus dem Grunde so ausführlich wiedergegeben, weil ähnliche Situationen für Deutschland durchaus nicht ausgeschlossen sind.

* * *

Nachstehend geben wir die Stelle aus Mahans: „Einfluß der Seemacht auf die Geschichte 1783—1812" wieder, welche der Referent der Budgetkommission, Dr. Lieber, zur Begründung der Schlachtflotte angeführt hat:

„Der Geschwader- und Divisionskrieg der französischen Marine, obgleich diese durch Schaaren von staatlichen und privaten Kapern, deren einzige Aufgabe darin bestand, den feindlichen Handel zu vernichten, unterstützt wurde, zeitigte auch nicht das geringste praktische Resultat und hatte auf den Verlauf des Krieges absolut keine Wirkung. Daß Napoleon andererseits, überzeugt, daß er von seiner Flotte etwas Entscheidendes nicht zu erwarten habe, sich ihrer als Belästigungs- und Ablenkungsmittel bediente, kann als wichtiger Fingerzeig für die von einer zur See unterlegenen Macht zu verfolgende Marinepolitik betrachtet werden. Zu gleicher Zeit auf vielen Punkten eine drohende Haltung einnehmen, durch häufige kräftige Ausfälle dieser Drohung Nachdruck geben,

auf diese Weise eine Zersplitterung der feindlichen Uebermacht herbeiführen, so daß der Feind in die Lage kommt, kleinere Abtheilungen überlegenen Angriffen auszusetzen — das ist die der schwächeren Marine im Allgemeinen vorgezeichnete Politik. Soll nun aber ein derartiges Verfahren thatsächlich Wirkung haben, so daß, wie es in einigen von Bonapartes wunderbaren Kampagnen der Fall war, der schwächere Theil schließlich der überlegene wird, dann muß an irgend einem besonders geeigneten Punkte der Seeküste eine starke Schiffsmacht vorhanden sein; deren unbemerktes Auslaufen kann, wenn thunlich, das Mittel werden, dem Feind eine große Schlappe beizubringen, indem sie eine oder mehrere der exponirten Abtheilungen seiner Flotte mit Uebermacht erdrückt. Aber solch eine Zentralmasse ist unerläßlich, sonst ist die bloße Vertheilung der Streitkräfte zwecklos. Ueberschreitet die Inferiorität einen gewissen Grad, so wird sie zur Impotenz. Und einer Nation, die in solcher Weise hoffnungslos schwächer ist in der Zahl ihrer Linienschiffe, können auch die kühnsten Träume der Kauffahrteivernichter und der Advokaten des Kreuzerkrieges und der »guerre de course« das mangelnde Gleichgewicht nicht ersetzen."

Einfluß der Seemacht auf den nordamerikanischen Sezessionskrieg 1861 bis 1865.

Die Wirksamkeit der Flotte der Nordstaaten im Sezessionskriege ist erst in letzter Zeit genügend untersucht und gewürdigt worden. In Deutschland hat zuerst der Kapitän zur See a. D. Stenzel dieses interessante Thema in einem Vortrage in der Militärischen Gesellschaft am 10. Januar 1894 behandelt (Im 4. Beiheft zum „Militär-Wochenblatt" von 1894 ist dieser Vortrag veröffentlicht); außerdem ist kürzlich in den „Grenzboten" Nr. 8 und Nr. 9 von 1898 ein Aufsatz: „Marineerfahrungen aus dem Sezessionskriege" erschienen, der ebenso wie der Stenzelsche Vortrag den hier folgenden Ausführungen zu Grunde gelegt worden ist. Stenzel bespricht zunächst die allgemeine politische Lage und die Eigenthümlichkeiten des Kriegsschauplatzes und kommt

dabei zu folgenden Schlüssen: „Der Süden war mithin bezüglich seiner Einnahmen völlig von freier Ausfuhr abhängig“ — denn er versorgte England mit Baumwolle, Reis, Tabak und Zucker; deshalb fehlte es aber im Lande selbst an Roggen, Kartoffeln und Hülsenfrüchten. „Ein Stocken der Einfuhr mußte demnach bald Mangel am Nothwendigsten zur Folge haben.“

Auch alle, selbst die einfachsten Gebrauchsgegenstände, alle Maschinen, sämmtliches Kriegsmaterial mußten die Südstaaten aus dem Auslande beschaffen; „diese Abhängigkeit vom Auslande bei mangelnder Stärke zur See ist der Konföderation verderblich geworden.“ Vergebens erwarteten die Südstaaten, daß England ihnen helfen würde; trotzdem das Stocken der Baumwollindustrie viel Elend für die englische Arbeiterbevölkerung mit sich brachte, blieb England doch neutral und machte während des Krieges die besten Geschäfte durch Begünstigung der Blockadebrecher, deren Zufluchtshäfen die englischen Häfen der Bermudas- und Bahama-Inseln und außerdem auch Havanna waren. Sobald die Nordstaaten die Blockade über die Küsten der Südstaaten erklärt hatten, erkannten England und Frankreich die Südstaaten als kriegführende Partei an. Der Süden erkannte sofort, daß die Offenhaltung des Seeverkehrs für ihn die wichtigste Aufgabe war; deshalb wurde so schnell und so gut wie möglich eine kleine Flotte geschaffen, zum Theil aus Schiffen, die im Auslande gebaut waren; Küstenforts wurden erbaut, Minensperren in die Fahrwasser gelegt, um den Blockadeflotten die Arbeit zu erschweren. Dabei hatten die Konföderirten noch das Glück, ganz zu Anfang des Krieges die große Kriegswerft von Norfolk in Besitz zu nehmen, deren großer Geschützvorrath ihnen sehr zu Statten kam. Die Nordstaaten begannen sofort mit der Blockade — „der Flotte wurde mithin die erste große militärische Aufgabe übertragen“, sagt Stenzel. Die 3000 Seemeilen lange feindliche Küste konnte allerdings nicht mit einem Male gesperrt werden; die Blockade wurde mit 35 Dampfern begonnen, schließlich aber gegen Ende des Krieges zählte die Blockadeflotte nicht weniger als 418 Fahrzeuge, darunter 313 Dampfer. Dadurch, daß

die nordstaatliche Marine anfangs ihren Aufgaben bei Weitem nicht genügte, konnten die Südstaaten sich noch Kriegsbedarf aus Europa verschaffen, ihre Widerstandskraft also stärken.

Nach Stenzel ist mit dieser großartigen Blockade nur noch die große englische Blockade der französischen Küsten in den Jahren 1806 bis 1814 zu vergleichen. Diese Blockade war aber nie „wirksam", sondern nur die feindlichen Kriegshäfen waren genügend blockirt (obgleich „selbst dem unermüdlichen Nelson zweimal große Flotten aus Toulon" entwischten). Stenzel sagt hierüber: „Trotzdem aber hatte diese papierene Blockade eine so weit- und tiefgehende Wirkung, daß sie den Wohlstand Frankreichs im Laufe der Jahre fast ganz zu Grunde richtete; Landwirthschaft und Industrie lagen völlig darnieder." — „Ein Pfund Kaffee z. B., das (1810) in England 50 Pfennig galt, hatte auf dem Festlande einen Preis von 4 bis 7 Mark." — „Infolgedessen sank der Ertrag der französischen Zölle von 1807 bis 1809 **von 60 Millionen auf 11½ Millionen Franks**, es trat große Geldnoth ein, und der Kredit schwand." „Die materielle Erschöpfung Frankreichs durch die englische Blockade in Verbindung mit der physischen durch den Verbrauch der waffenfähigen Mannschaft in den fortwährenden Landkriegen haben mehr zum Sturz Napoleons I. beigetragen, als man in der Regel annimmt."

Für die Blockade der Südstaaten lag die Sache anders. Inzwischen war nämlich durch die Pariser Deklaration von 1856 der Begriff der wirksamen Blockade aufgestellt; deshalb durften nur solche neutralen Schiffe aufgebracht werden, die wirklich von den Blockadeschiffen gefährdet wurden. Da die neutralen Seemächte England und Frankreich ungleich viel stärker waren als die Nordstaaten, so konnten diese auch keine willkürlichen Verordnungen erlassen. Es fehlte ihnen eben an Macht, Willkür den Neutralen gegenüber durchzusetzen.

Stenzel sagt: „Der Norden war mithin gehalten, die 4400 km lange Küste wirksam zu blockiren, eine Aufgabe von einem Umfange und einer Schwierigkeit

der Durchführung, die alles Dagewesene um ein Vielfaches übertraf und deren Lösung allgemein, auch von den Sachkundigen der großen Seestaaten, für ganz unmöglich gehalten wurde."

Zuerst wurde Hampton-Roads blockirt und damit zugleich die Küste von Virginia bis nach Washington hinauf. Die Blockade entwickelte sich langsam; aber schon im August 1861, als zu Lande noch wenig unternommen worden war, gelang es, eine Operationsbasis in dem großen Pamlico-Sunde zu gewinnen, wodurch die Blockade vor dem gefährlichen Kap Hatteras nach innen, in den Sund hinein, verlegt werden konnte. Die Einfahrten in den Sund hatten die Konföderirten befestigt. Stenzel schreibt darüber: „Der Angriff geschah durch ein Geschwader von sieben, theils großen Schiffen, dem ein Landungskorps von 1000 Mann beigegeben war. Er wurde nicht mit der wünschenswerthen Planmäßigkeit und Energie durchgeführt — es fehlte an Erfahrung im Küstenkriege, und seit dem Gefecht bei Eckernförde, wo zwei Strandbatterien ein dänisches Geschwader fast ganz vernichtet hatten, waren erst 12 Jahre vergangen. Auch leisteten die an der Außenseite der Nehrung gelandeten Truppen wenig. Aber auf die Dauer konnten die Forts dem bei dem anhaltend guten Wetter wirksamen Feuer der weittragenden Schiffsgeschütze, die bis zu 25 cm Kaliber und größere Tragweite hatten, nicht widerstehen, überdies waren die Führer der konföderirten Land- und Seestreitkräfte uneins — so endete die Aktion am zweiten Tage mit vollständigem Erfolge des Nordens. Das Fort an der Ocracoke-Einfahrt wurde von den Konföderirten als unhaltbar aufgegeben; damit waren die Hauptzugänge zu diesem über 300 km langen und weitverzweigten Haff für die Blockadebrecher geschlossen.

Das war der erste wesentliche militärische Erfolg des Nordens in dem Kriege; er trug besonders dazu bei, das vorher in den Vereinigten Staaten wie anderwärts ganz fehlende Vertrauen zur Leistungsfähigkeit der Flotte im Küstenkriege zu heben."

Unschätzbar war die Erfahrung, daß man mit den meist primitiven Kriegsschiffen jener Zeit den Küstenforts gewachsen war. Der Dampfkraft, der unabhängigen Bewegungsfreiheit, war dieser Erfolg zu danken. Mit ihm wuchs der Unternehmungsgeist der nordstaatlichen Flotte und auch das Vertrauen auf sie, was wiederum die Beschaffung von Mitteln zur Vergrößerung der Flotte erleichterte. Die nächste große Unternehmung war gegen den Port Royal-Sund (zwischen Savannah und Charleston) gerichtet. Obgleich die Einfahrt in dieses Fahrwasser ohne Seezeichen nach Stenzel **„um Vieles schwieriger, als es unter gleichen Umständen die in die Jade nach Wilhelmshaven sein würde,“** war, gelang die Durchfahrt mit Hülfe erfahrener Offiziere, die schnell ein Fahrwasser **auslotheten und frisch betonnten**, dennoch. Nach vierstündigem Gefecht wurde das stark befestigte Küstenfort Walker von den hölzernen, meist kleinen Schiffen des Admirals Dupont eingenommen. Stenzel bezeichnet diesen Sieg als den ersten großen Erfolg des Krieges. als: „eine mustergültige Aktion ungepanzerter Schiffe und Fahrzeuge zur Ueberwältigung einer starken Küstenbefestigung, wie der vierjährige Krieg keine zweite bietet.“ Stenzel betrachtet das Gefecht als ein gutes Beispiel für die erweiterte Thätigkeit einer Blockadeflotte. Durch die Vermehrung der nordstaatlichen Flotte wurde die Blockade so weit gestärkt, daß schon im Frühjahr 1862 die fremden Regierungen sich gezwungen sahen, „die Blockade der ganzen Küste als wirksam im Sinne der Pariser Deklaration anzuerkennen,“ wie Stenzel angiebt. Am meisten wurde durch die Blockade die blühende Handelsstadt New-Orleans, die damals schon 170 000 Einwohner hatte, geschädigt. Um sich ihrer Peiniger zu erwehren, machte die Stadt verschiedene Anstrengungen; Schleppdampfer wurden zu Rammschiffen umgebaut, auch gepanzert, Treibminen und Brander wurden mit dem Strome gegen die Blockadeschiffe treiben gelassen, wobei auch wirklich einmal die Vertreibung von vier starken Kriegsschiffen gelang. Da New-Orleans ein auch strategisch wichtiger Punkt für die Nordstaaten war, die den oberen Mississippi mit

Flottillen von Flußfahrzeugen schon beherrschten, so bekam Admiral Farragut den Auftrag, mit seinen Schiffen die Durchfahrt bis zur Stadt zu erzwingen. Er verfügte über 25 hölzerne, ungepanzerte Schiffe, von etwa 23 400 Tonnen mit 259 Kanonen, und über 20 Mörserschooner mit je einem 33 cm-Mörser bewaffnet. Der Zugang nach New-Orleans wurde durch die zwei starken Forts Jackson und Philip mit 126 Kanonen, darunter vielen schweren bis zu 25 cm Kaliber vertheidigt; zwischen den Forts war der Fluß durch eine Kette gesperrt. Außerdem hatten die Konföderirten eine größere Zahl, etwa 9 Rammschiffe; in der Ausrüstung befand sich noch ein großes und starkes Panzerfahrzeug. Die beiden Fregatten „Colorado" und „Wabash" mußte Farragut zurücklassen, weil sie ihres Tiefganges wegen nicht die Barre des Mississippi passiren konnten. Die großen Schwierigkeiten, mit kleinen hölzernen Schiffen gegen zwei mächtige Forts, eine Zahl gepanzerter Widderfahrzeuge und gegen Sperren verschiedener Art zu kämpfen, hielt den kühnen Admiral nicht auf. Stenzel sagt: „Während des 6 Tage lang unterhaltenen Bombardements der Forts (durch die Mörserschooner) gelang es bei Nacht, die Sperrkette zu trennen, und am 24. April 1862 früh erzwang Farragut in einem Nachtgefecht, bei dem auf beiden Seiten 55 Schiffe und Fahrzeuge, etwa 450 Geschütze und Brander mitwirkten und brennende Scheiterhaufen am Lande das Gefechtsfeld erhellten, die Durchfahrt; die ganze konföderirte Flottille wurde außer Gefecht gesetzt. Der Verlust des Geschwaders betrug: 1 Korvette durch Rammen in den Grund gebohrt, 1 Kanonenboot außer Gefecht und etwa 180 Mann todt oder verwundet.

New-Orleans lag nun wehrlos unter den Kanonen der Flotte, es wurde von den oberhalb der Forts gelandeten Truppen des Generals Butler widerstandslos besetzt; die von aller Verbindung abgeschnittenen Forts ergaben sich nach einigen Tagen."

Auch die Schwierigkeiten des Flußfahrwassers waren erfolgreich überwunden worden; Farragut hatte den Vermessungsoffizieren der Flotte die Führung im Strome anvertraut, denen es gelang, ohne Unfall die lange

Strecke stromaufwärts zu fahren, trotzdem natürlich vorher alle Seezeichen vom Gegner entfernt worden waren.

Nach dem Fall von New-Orleans war der größte Theil des Mississippi in den Händen der Nordstaaten; nur die neue starke Flußfestung Vicksburg widerstand noch längere Zeit und konnte ebenfalls nur mit Hülfe der Flottille überwunden werden. Durch einmüthiges Zusammenwirken von Flotte und Heer gelangte der Norden in den Besitz des ganzen Mississippi, wodurch eine mächtige Bresche in die konföderirten Staaten gelegt wurde; denn drei große Staaten waren nun ganz von der Hauptgruppe losgelöst.

Es würde zu weit führen, alle Erfolge der nordstaatlichen Flotte hier eingehend zu berühren. Nur auf den glänzendsten Sieg Farraguts in der Mobile-Bucht sei noch hingewiesen; trotz Minensperren und sehr starker Küstenvertheidigung durch Forts und Panzerfahrzeuge blieb der Sieg dem Angreifer. Damit ist schlagend bewiesen, daß seit der Einführung der Dampfkraft die **taktische** Offensive zur See die besten Aussichten auf Erfolg hat. Für alle Seestaaten, die in die Lage kommen können, von stärkeren Seemächten angegriffen zu werden, folgt daraus mit Nothwendigkeit, die gegnerischen Blockadeflotten vor der Küste, also auf offener See, mit offensiven Seestreitkräften anzugreifen und sie dort schon zurückzuschlagen. Denn alle Küstenvertheidigungsmittel zu Wasser und zu Lande sind nur Hindernisse, die das Eindringen des Feindes zwar einige Zeit aufhalten, aber nicht mit Sicherheit verhüten können; der Küsten- und Flußkrieg während der nordamerikanischen Sezession hat dies deutlich bewiesen. Unsere Flußmündungen bieten, auch wenn die Seezeichen entfernt sind, dem erfahrenen und umsichtig einsteuernden Seemanne geringere Gefahren als die Mündung des Mississippi mit ihren Barren und veränderlichen Untiefen; auch sind die Hauptfahrwasser der Elbe und der Weser den fremden Seefahrern sehr genau bekannt. Dank der un-

ermüdlichen Thätigkeit des berühmten Hydrographen und Seeoffiziers Maury war das Minenwesen der Südstaaten trefflich eingerichtet, aber auch diese neue gefährliche Waffe war nicht im Stande, Einfluß auf den Ausgang des Krieges zu gewinnen, trotzdem sie in reichlichem Maße bei der Küstenvertheidigung verwendet wurde.

Noch eine zweite wichtige Lehre bietet der Seekrieg jener Zeit. Durch die Blockade wurde der Seeverkehr der Südstaaten genügend gehemmt, um die Erschöpfung des Landes und seiner Vertheidiger herbeizuführen. Von den blockirenden Schiffen wurden während des Krieges 1149 Schiffe als Prisen genommen, deren Verkauf rund 118 Millionen Mark einbrachte. Außerdem wurden 355 Schiffe aus Furcht vor der Wegnahme von den Eigenthümern vernichtet. Trotzdem eine Anzahl schneller Blockadebrecher noch bis in die letzten Kriegsjahre hinein einen beschränkten Verkehr mit dem Auslande vermitteln konnten, waren die Wirkungen der Blockade doch furchtbare. Die Preise aller Lebensmittel und Gebrauchsgegenstände stiegen ungeheuer: in Richmond kosteten (nach Stenzels Angabe) im Februar 1863 ein Schinken 46 Mark, ein Pfund Kaffee 17 Mark, ein Pfund Thee 71 Mark, ein Pfund brauner Zucker 11,50 Mark. Ueberall war Mangel an den einfachsten Dingen. Die Soldaten der Südstaaten erhielten schon 1862/63 nur halbe Rationen; im Frühjahr 1864 gab es 1/4 Pfund Fleisch und ein Pfund Mehl täglich; im Dezember 1864 ging das Fleisch überhaupt aus. Auch mit der Bekleiduug der Leute sah es schlimm aus. Genug, die Blockade bereitete geradezu die militärischen Erfolge der Nordstaaten am Lande vor, indem sie Noth und Elend bei den Südstaaten hervorrief, deren natürliche Folge die Demoralisation der südstaatlichen Armee war.

Stenzel sagt: „Die Blockade hat nach dem Urtheile eines hervorragenden Admirals der Vereinigten Staaten, Porter, mehr dazu beigetragen, um die Konföderation zu Falle zu bringen, als alle anderen militärischen Operationen zusammengenommen.“

Auch Deutschland braucht den Seeverkehr für seine wirthschaftliche Existenz und damit auch für die Erhaltung der Widerstandskraft in einem Landkriege — und **zwar von Jahr zu Jahr in steigendem Maße. Ohne eine starke Flotte, die uns eine freie See in den eigenen Gewässern hält, kommt Deutschland einem seemächtigen Gegner gegenüber in eine verzweifelte Lage.**

Englische Ansichten über Seeherrschaft und Marinefragen.

Sir Charles W. Dilke, der bekannte englische Parlamentarier, schreibt in einem Aufsatze in „Cassiers Magazine“ (Marine Number von 1897):

„Bei einer Kriegserklärung müssen der Oberbefehlshaber der englischen Flotte und die Lords der Admiralität als Hauptaufgabe ins Auge fassen, unsere Grenzen bis vor die Häfen des Feindes auszudehnen und die ganze Meeresfläche zu englischem Gebiet zu machen!“

Daß Oesterreich und Italien sich je gegen England wenden könnten, hält er für ausgeschlossen und bemerkt dazu:

„Es thut mir leid, sagen zu müssen, daß ich die italienische Flotte sowohl als Gegner wie als Freund für Null rechne; es thut mir leid, weil ich glaube, daß die Italiener eher auf unserer Seite als auf der unserer Gegner zu finden sein werden. — Ihre Schiffe sind jetzt fast sämmtlich hoffnungslos veraltet, sie würden eine Last für unsere eigenen sein, wenn wir uns als Verbündete ihrer annehmen müßten. Zwei ihrer Schlachtschiffe, ihre Schiffswerften und Marinestationen würden allerdings für uns zu ihren Gunsten sprechen.“ (Diese englische Ueberhebung dürfte die Italiener am besten von ihrer Vorliebe für die Engländer heilen!) — „Damit wir unsere eigene Politik ungestört durchführen können, müssen wir eine Schlachtflotte von Panzerschiffen haben, die im Stande ist, die Seeherrschaft gegen die (vereinigten) Flotten Deutschlands, Frankreichs und Rußlands zu halten. — Wenn wir in den ersten

paar Wochen eines Krieges Stand halten können, so werden wir am Ende des Krieges triumphiren."

Sir Thomas A. Brassey, der eifrige englische Flottenfreund, schreibt in seinem trefflichen Marinejahrbuch (Naval Annual) von 1897:

„Seit das Marinejahrbuch zuerst herausgegeben wurde, brachte kein Jahr den Regierenden des britischen Reiches so viel Sorgen und in keinem Jahr war so unmittelbare Kriegsgefahr vorhanden wie im soeben verflossenen Jahr. Während wir schreiben, bereitet das Vorgehen der Griechen auf Kreta frische Ursache zu Beunruhigungen. In früheren Jahren beschränkten wir uns bei den Vergleichen über relative Flottenstärken auf die Flotten von Frankreich und Rußland; aber seit dem vergangenen Jahre ist es immer deutlicher geworden, daß wir die Flotten aller Hauptseemächte berücksichtigen müssen. Wir sind in einer Lage gewesen, uns allein gegen unsere wahrscheinlichen Feinde halten zu müssen. Unsere Flotte ist thatsächlich an Stärke der Vereinigung von zwei beliebigen fremden Flotten gewachsen. Genügt aber dieser bisher festgesetzte Maßstab noch?"

In demselben Buche führt John Leyland einen Ausspruch von Thursfield an, über die „einzige billige Flotte":

„Es giebt nur zwei Möglichkeiten: entweder müssen wir unsere Besitzungen — und dazu rechnen wir unseren Seehandel und seinen Schutz mit — unvertheidigt lassen und uns der Gefahr aussetzen, sie zu verlieren, oder wir müssen solche Maßregeln zur Vertheidigung treffen, die zuverlässig ausreichen oder doch wenigstens nicht offenbar ungenügend sind. Einen Mittelweg giebt es dabei nicht. Eine Flotte, die nicht stark genug ist, unsere Lebensinteressen im Nothfalle zu vertheidigen, ist die Unkosten nicht werth, wie billig sie auch sein mag. **Eine Flotte, die stark genug ist, uns zu vertheidigen, ist billig, wie viel sie auch kosten möge.**"

Brassey bespricht in seinem Jahrbuch auch die Grundsätze einer zweckmäßigen Vertheidigung zur See; er rügt es, daß man mit großen Unkosten London, Chatham

und Dover gegen die Angriffe eines Landungsheeres vertheidigt hat:

„Es würde eine gesündere Politik gewesen sein, einen Feind am Landen zu hindern als Maßregeln mit großen Kosten zu treffen, um ihm Stand zu halten, nachdem er gelandet ist.

Offenbar muß es unsere erste und wichtigste Aufgabe sein, die feindliche Hauptflotte in der Schlacht zu schlagen und sie in ihren Unternehmungen völlig schachmatt zu setzen. Ein starkes Heer, mächtige Festungen, Ueberlegenheit an Kreuzern kann eine Schwäche in der Schlachtlinie nicht ersetzen. Schlachtschiffe allein können uns jene Seegewalt geben, die ebenso unentbehrlich ist für die Sicherheit unseres Handels und unserer Kolonien wie für den Schutz der Küsten des vereinigten Königreichs. Unsere zweite Aufgabe muß es sein, eine genügende Macht von Kreuzern zu halten, um mit den feindlichen Kreuzern oder Kaperschiffen, die unseren Handel stören wollen, fertig zu werden oder mit solchen Expeditionen, die unsere Kolonien angreifen und unseren Hauptflotten entschlüpfen könnten. Unsere dritte Aufgabe muß es sein, dem Feinde seine Kohlenstationen und Kolonien wegzunehmen, die jetzt viel unentbehrlicher sind als vor der Anwendung der Dampfkraft bei der Zerstörung des Seehandels."

Ein englischer „Nauticus" sagt in einem Artikel der „Fortnightly Review" von 1893:

„Wenn ein Seekrieg zwischen Großbritannien und Frankreich ausbrechen sollte und ersteres eine entscheidende und zermalmende Niederlage auf See erleiden sollte, würde es seinen Handel verlieren. So, wie die Dinge aber jetzt liegen, würde derselbe sicher nicht in die Hände Frankreichs übergehen. Darüber kann kein Zweifel bestehen, daß Deutschland, welches jetzt schon die zweite Handelsmacht ist, sofort die erste sein würde. Noch ist es unwahrscheinlich, daß Deutschland unterlassen würde, seine so gewonnenen Elemente zur Seegewalt sofort

zur Schaffung einer ausreichenden Marine auszunutzen."

An einer anderen Stelle in demselben Aufsatze kommt der ursächliche Zusammenhang, die natürliche Abhängigkeit des nationalen Seehandels von der Seestreitmacht noch zum schärferen Ausdruck:

„Kapitän Mahans Aufstellung des Gesetzes über den Einfluß der Seegewalt hat die Schiffswerften Europas und Amerikas zu einer ungewohnten Betriebsamkeit sich aufschwingen lassen. Einem halben Dutzend Seestaaten scheint eingefallen zu sein, daß alle die militärischen Vortheile, welche aus der Seegewalt erwachsen, wenigstens örtlich durch die Schaffung einer Marine gewonnen werden können, welche größer und stärker als jede der angrenzenden Nationen ist. Das ist natürlich eine ganz falsche Theorie, denn die Seegewalt ruht nicht allein auf dem Besitz einer starken Marine, sondern auf dem Besitz und der Erhaltung eines überlegenen Seehandels. Eine Marine schafft noch keinen Handel — **der Handel aber erzeugt entweder eine Marine, welche stark genug ist, ihn zu schützen, oder er geht in die Hände von Kaufleuten über, welche solchen Schutz genießen.** Spanien hatte einst den größten Handel beider Hemisphären. Als es seine Seeherrschaft einbüßte, verlor es auch seinen Handel. Die Niederlande erbten den Welthandel Spaniens, aber konnten ihn nur so lange festhalten, als sie der Aufgabe, ihn auch zu schützen, gewachsen waren. **Wenn auch zugegeben werden muß, daß eine überlegene Marine nicht den Handel einer Nation erzeugen kann, so kann doch sicher eine schwache Marine Veranlassung werden, daß der bestehende Handel auf eine andere stärkere Flagge übergeht.** Aus diesem Grunde ist die außerordentliche Thätigkeit auf den Werften Europas bezeichnend."

Es erscheint zweckmäßig, an dieser Stelle darauf hinzuweisen, daß die vom Reichs-Marine-Amt veranlaßte Zusammenstellung: „Die Seeinteressen des Deutschen Reichs" vom englischen Auswärtigen Amt in englischer Uebersetzung den Häusern des Parlaments vorgelegt

worden ist. Die Uebersetzung führt den Titel: Foreign office 1898. Miscellaneous series. No. 443. Reports on subjects of general and commercial interest.

Germany. Report on the maritime interests of the German Empire. Presented to both Houses of Parliament by Command of Her Majesty, January 1898. — Dem Bericht ist ein Schreiben des Handelsattachés der englischen Botschaft zu Berlin, Will. S. H. Gastrell, vorgedruckt, worin dieser sagt:

„Er (der Bericht) ist von der deutschen Regierung zusammengestellt worden und bietet unter Anderem eine nützliche und zuverlässige Darstellung des Reichshandels und seiner Schifffahrt, die ich hier einzeln beigefügt habe, weil sie von besonderem Interesse für das britische Publikum ist."

Hierzu sei ein Ausspruch des englischen Vizeadmirals a. D. Colomb angeführt, dem die deutschen Flottengegner hoffentlich auch gebührende Beachtung schenken werden; er sagt:

„Wirthschaftliches Streben ist eine Hauptugend des Friedens; es kann aber leicht dazu führen, die wirklichen Forderungen des Kriegsschutzes außer Augen zu setzen."

Lord Charles Beresford, ein hervorragender englischer Seeoffizier, hat sich vor Kurzem darüber geäußert, was nach seiner Ansicht der englischen Marine noththäte, und dabei unter Anderem getadelt, daß z. Zt. ein eigentliches Schiffbauprogramm in England nicht existirt, sondern daß nur mit der bewilligten Geldsumme Schiffe auf Schiffe ohne ein klar ausgesprochenes System gebaut werden. Er verlangt die Festlegung gewisser Schiffsklassen durch Gesetz, genau wie die deutsche Marineleitung dies neuerdings gethan hat.

Flotte, die erste deutsche 1848.

Zimmermann schreibt in seiner Preußisch-deutschen Handelspolitik über die Flottenbewegung des Jahres 1848:

„Im Jahre 1848, wo das kleine Dänemark mit seinem Dutzend Schiffen die ganze deutsche Schifffahrt mit einem Schlage lahm legte, wo

ein einziger dänischer Dampfer ganz Hamburg in Schach halten konnte, regte sich allgemein das Gefühl der Scham über einen solchen Zustand. Die Erinnerungen an die alten glorreichen Zeiten der Hansa und des großen Kurfürsten wurden wieder lebendig. Man empfand endlich die Lächerlichkeit der 13 Flaggen, welche von deutschen Schiffen wehten; der Ruf nach einer deutschen Seemacht schallte durch alle Gauen. Ueberall entstanden Vereine und wurden trotz der schlechten Zeiten Sammlungen für eine Flotte ins Werk gesetzt". (S. 632.) —

„Ein schmerzliches Gefühl, wie es die Brust des thatkräftigen Mannes bewegt, wenn seine wehrlose Hand ihn vor den Angriffen und Demüthigungen seiner Feinde nicht zu schützen vermag, durchbebt jetzt die deutschen Uferstaaten von der Memel bis zur Ems", heißt es im Aufruf des Stettiner Komitees für den Bau von Kriegsfahrzeugen der Deutschen Flotte. „Vor unseren Flüssen und Häfen lauert der Däne, friedliche Kauffahrer mit reicher Ladung werden seine leichte Beute, **Handel und Gewerbe stocken mit der gelähmten Schifffahrt, die Quelle des Wohlstandes und des Unterhaltes für Tausende von Familien versiegt, und in ohnmächtigem Zorn müssen wir dem Unabwendbaren uns fügen, da wir der Mittel zur Vertreibung und Züchtigung unseres Gegners gänzlich entbehren.** Der Traum einer Kriegsflotte hat das Vaterland während seines langen Friedensschlummers oft lebhaft aufgeregt, allein es blieb eben nur ein Gebilde der Phantasie, und erst jetzt, nachdem die welterschütternden Ereignisse hereingebrochen, wird die dringende Nothwendigkeit der sofortigen Beschaffung der Seewehr gegen jetzige und künftige Feinde allgemein anerkannt." (Abgedr.: „Pommersche Reichspost", 1. Januar 1898.)

Man darf die Augen gegen die Zeichen der Zeit nicht verschließen; um eine Flotte zu schaffen, dazu gehört vor Allem **ein planmäßiges, gesichertes, systematisches Vorgehen.**

Wenn Deutschland jetzt die Lehren seiner eigenen Geschichte unbeachtet ließe und den Entschluß zu einem solchen Vorgehen wieder nicht finden sollte, so kann ihm unter anderen Verhältnissen, d. h. durch einen seemächtigen Gegner, dasselbe wieder zustoßen, was es im Jahre 1848 durch Dänemark erleben mußte. **Der Unterschied ist nur der, daß uns ein solcher Schlag heute sehr viel schwerer treffen würde wie damals.** —

Prof. Droysen nahm damals die Frage bei der Bundesversammlung in Frankfurt in die Hand. Alsbald beantragten die „17 dem Bundestage beigeordneten Männer des öffentlichen Vertrauens" beim Ausschuß für Revision der Bundesverfassung, daß „das Geeignete geschehen

möge, damit Deutschland auch zur See der bewaffnete Schutz nicht fehle". Während von hier aus an Preußen das Ersuchen ging, „durch Vertrag mit einer Seemacht die deutsche Schifffahrt nach Möglichkeit sicher zu stellen", und der Versuch einer Anknüpfung in London gemacht wurde, hatten im ganzen Lande die Flottenvereine die Sammlungen für den Bau einer Flotte ins Werk gesetzt, deren Ergebniß später unter Anderem die aus den Spenden deutscher, namentlich süddeutscher Frauen erworbene „Frauenlob" bildete. In Hamburg wurden die ersten praktischen Schritte gethan. Ende April stellten die Rheder Robert M. Sloman, Roß Vidal & Co., J. Cesar Godeffroy & Sohn, A. F. Woldsen unentgeltlich drei Segelschiffe zum Kriege gegen Dänemark zur Verfügung. 110 000 Thaler wurden an Ort und Stelle zur Armirung gezeichnet, 1000 Seeleute meldeten sich zum Dienst. In Stettin ging man an den Bau zweier Kanonenboote, für die das Geld in der Stadt aufgebracht war.

Auf den 11. Mai wurde nach Hamburg ein Marinekongreß berufen, der beschloß, daß 12 Fregatten, 6 Schraubendampfer und 150 Kanonenboote die deutsche Flotte ausmachen sollten. In Hamburg sollte die Admiralität ihren Sitz haben, Leiter derselben Prinz Adalbert werden. In Preußen machte man sich inzwischen auf eigene Faust an den Bau von 18 Kanonenschaluppen, und in einer Denkschrift vom Mai forderte Prinz Adalbert 40 Kanonenboote, 80 Schaluppen, 6 Fregatten mit Schrauben und 12 Dampfkorvetten zur Küstenvertheidigung. Um ferner in der Ostsee einem Feinde gewachsen zu sein, wären 20 Linienschiffe, 10 Fregatten und 30 Dampfer erforderlich.

Am 14. Juni wurde nach einem durch General v. Radowitz erstatteten Berichte des Marineausschusses im Frankfurter Parlament beschlossen:

„Die Nationalversammlung wolle den Bundestag veranlassen, daß auf verfassungsmäßigem Wege von den einzelnen Staaten die Summe von sechs Millionen Thalern und zwar zur Hälfte gleich, die andere Hälfte nach sich herausstellenden Bedürfnissen aufzubringen sei, um damit die Begründung des Anfangs einer deutschen Flotte zu beschaffen."

Preußen ging daneben auf eigene Faust vor und stellte zum Bau von Schiffen jährlich zunächst zwei

Millionen Thaler in den Etat ein. Man hielt Umschau nach deutschen Unterthanen, die in fremden Marinen dienten, suchte sie anzuwerben und wandte sich an die wichtigsten fremden Seestaaten um Mittheilung ihrer nautischen Dienst- und Exerzirreglements, sowie um Pläne guter Kriegsschiffe. Schweden und Rußland zeigten sich nicht geneigt, hierauf einzugehen. England, Holland und die Vereinigten Staaten bewiesen Entgegenkommen. Am 25. September verordnete der König von Preußen den Bau von 22 Kanonenschaluppen und Jollen, und eine Marinekommission arbeitete einen preußischen Flottengründungsplan aus, wonach binnen fünf Jahren ein Geschwader von 6 Segel-, 6 Dampffregatten, 6 Dampfkorvetten und 80 Kanonenbooten gebaut werden sollte unter Aufwand von zehn Millionen Thalern. Ein Theil dieser Seemacht sollte eventuell das Kontingent Preußens zur Reichsflotte ausmachen.

Man war zunächst in Berlin überhaupt sehr geneigt, die Reichsmarine nach besten Kräften zu unterstützen. Prinz Adalbert wurde nach Frankfurt delegirt; er trat an die Spitze einer technischen Marinekommission. Am 15. November wurde beim Handelsministerium, das der Bremer Duckwitz leitete, eine eigene Marineabtheilung mit zwei Räthen, dem Dichter Wilhelm Jordan und einem ehemaligen Direktor des brasilianischen Marinearsenals, Kerst, errichtet. Alsbald vollzogen sich die ersten organisatorischen Arbeiten glatt. Zum Kaufe von vorhandenen und zur Bestellung von neuen Dampfern wurden Sachverständige nach England und nach Amerika geschickt.

Die Kosten dieser zu errichtenden Reichsflotte sollten nunmehr 20 Millionen Thaler betragen. Einschließlich Vertheidigung der Küsten wurde das jährliche Marinebudget auf sechs Millionen Thaler veranschlagt.

Durch das freundliche Entgegenkommen der amerikanischen Regierung wurde auf Ersuchen der Frankfurter Zentralregierung im Januar 1849 der Erwerb eines Kriegsschiffes vermittelt und ein Offizier zur Organisation der deutschen Flotte sollte zur Verfügung gestellt werden. Doch erkannte der zur vorherigen Berichterstattung von Washington entsandte Commodore Parker bald, daß

die politische Situation und der Stand der Flottenfrage nicht vertrauenerweckend waren, und veranlaßte infolgedessen seine Regierung, von weiterem Entgegenkommen abzustehen. Ohne einen Bürgerkrieg hielt er eine Verwirklichung der Einheitsbestrebungen für unmöglich. „In der deutschen Flotte", schrieb er, „sehe ich kein Feld, auf dem ein amerikanischer Offizier für sich oder sein Land Ehre erwerben könnte." — (S. M. Fisk: Die . . . Beziehungen zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika. 1897. S. 241.)

Auf die Begeisterung der ersten Zeit war schnell wieder auf allen Gebieten in Deutschland die Ernüchterung gefolgt. Sie äußerte sich in der Flottenfrage darin, daß die ausgeschriebenen Umlagen von einer größeren Anzahl der Regierungen nicht abgeführt wurden. So hatte man zwar einige Schiffe, einige tüchtige Offiziere, die namentlich aus Belgien und England angeworben waren, und schließlich in dem früheren griechischen Offizier Brommy — unter dem Namen Bromme 1804 zu Anger bei Leipzig geboren — einen Admiral; aber man hatte nicht die Mittel zum wirklichen Aufbau einer Organisation, und als bald darauf die Aussicht auf die Herstellung eines starken, einigen Deutschland völlig schwand, verflog auch in einsichtigen Kreisen die Hoffnung auf die Möglichkeit des Aufbaues einer nationalen Seemacht.

Im März 1849 ging Preußen gegen Dänemark in der Ostsee auf eigene Hand vor; im Mai dankte das Reichsministerium ab; am 17. Mai verließ der Handelsminister Duckwitz Frankfurt. Er hatte für die Organisation der Reichsmarine nach besten Kräften gewirkt und auch die Bildung des holsteinischen Geschwaders begünstigt. —

Es begann nun eine unerquickliche Periode, in welcher nur mit der größten Schwierigkeit die nothdürftigsten Mittel zur Erhaltung des inzwischen beschafften kleinen Geschwaders zusammenkamen. Auf der einen Seite bezahlte eine Reihe von Staaten nach wie vor ihre fälligen und rückständigen Beiträge nicht, auf der anderen wurde die Frage zu politischen Intriguen aufgebauscht. Nicht nur versuchte Oesterreich, die Hand auf die Schiffe

zu legen, die es zeitweilig in das adriatische Meer hinunterziehen wollte, sondern auch die Nordseestaaten, vor allen Dingen Hannover und Oldenburg, waren eifersüchtig besorgt, ihre Interessen auf eigene Faust wahrzunehmen. Preußen erkannte bald, daß die einzige Möglichkeit zur Erhaltung der Flotte für Norddeutschland in einer Uebernahme seinerseits liegen würde, fand aber hier den energischsten Widerstand sowohl bei dem Admiral Brommy, der seine Pflichten gegen die Zentralgewalt innehalten wollte, als bei den eifersüchtigen übrigen Bundesmitgliedern.

Gegen Ende des Jahres 1849 waren 82 Offiziere, 748 Matrosen, 29 Maschinisten und 82 Soldaten vorhanden. Am 21. Dezember 1849 dankte der Reichsverweser ab, und die Reichsministerien hatten ihr definitives Ende erreicht.

Die erste Hälfte des Jahres 1850 verging mit Bestrebungen der verschiedenen Mächte, die Flotte in ihre Hand zu bekommen. Man hatte nicht das Geld, eine Uebungsfahrt anzutreten, und bei der Wahl des Winterhafens für das nächste Jahr war man ängstlich bedacht, die Möglichkeit einer Besitzergreifung auf der einen oder anderen Seite zu verhindern.*) Als dann die Auseinandersetzungen zwischen Preußen und Oesterreich in Olmütz sich vollzogen und die Gefahr einer Spaltung Deutschlands gehoben wurde, fiel die Flotte allmählich in Vergessenheit. „An eine große deutsche auswärtige Politik war nicht mehr zu denken", sagt Zimmermann, „mehr und mehr wurde damit die ganze Marine als eine überflüssige Last empfunden."

So wurde denn Anfang 1851 in Berlin zum ersten Male die Auflösung der Flotte in Vorschlag gebracht. Eine Reihe von Plänen wurde zwar noch aufgestellt, sie als Bundeseigenthum neben der preußischen und österreichischen zu halten oder sie mit der preußischen und österreichischen zur Bundesflotte zu verschmelzen oder als norddeutsche Flotte unter der Kontrole Preußens

*) Gelegentlich der Erörterungen über die Ueberwinterung wurde übrigens zum ersten Mal auf die Bedeutung des Jadebusens als Kriegshafen preußischerseits hingewiesen.

neben einer von Oesterreich kontrolirten süddeutschen Flotte im Kontingentsverhältniß zum Bundeszentralorgan oder als eine Flotte der deutschen Nordseestaaten neben einer besonderen preußischen und österreichischen Flotte, die alle drei im Kontingentsverhältniß zum Bundeszentralorgan stehen sollten, einzurichten. Bald aber erkannte man Alles dies als unausführbar. Der preußische Handelsminister v. der Heydt sah klar die Nothwendigkeit, für Preußen eine Seemacht zu schaffen; er führte aus:

„Die Erfahrungen der letzten Jahre haben uns hinlänglich belehrt, wie schwach die Großmacht Preußen einem Staate wie Dänemark gegenüber ist, welches in der Gestaltung der politischen Verhältnisse keinen selbständigen Faktor bildet, dessen politisches Verhalten vielmehr von der Politik anderer Staaten, insbesondere Rußlands, bestimmt wird und welches, wie die Dinge jetzt liegen, immerhin mächtig genug ist, Preußens Willen zu brechen, da sich das Letztere der Gefahr nicht aussetzen kann, den Wohlstand seiner östlichen Provinzen dauernd zu zerrütten. Mögen andere Staaten sich durch den Besitz von Kolonien oder von transatlantischen Ländern zur kostspieligen Unterhaltung einer Kriegsmarine genöthigt sehen; Preußen hat dies bestimmende Moment in der Lage seiner Küsten, in dem dänischen Besitze des Sundes und in dem Umstande zu finden, daß sein Seehandel unter allen Umständen die gesicherte Fahrt durch den Sund erfordert. Die dänischen und schwedischen auswärtigen Besitzungen nöthigen Dänemark und Schweden keineswegs zur Unterhaltung ihrer Flotte. Oesterreich, Neapel und Sardinien haben keine Kolonien und halten doch Kriegsmarinen, und wenn auch die Ansicht der Begründung nicht entbehren mag, daß einige dieser Staaten besser thäten, ihre Kräfte auf Nützlicheres zu verwenden statt auf Flotten, welche wirksam zu gebrauchen sie schwerlich jemals in den Fall kommen würden, und daß Preußen, lediglich darum, weil andere Staaten diesen Apparat haben, denselben nicht anzuschaffen habe, so kann doch, von Dänemark abgesehen, der Umstand, daß Oesterreich eine Flotte besitzt, stark genug, den Sund zu verlegen, und unsere Häfen zu sperren, nicht übersehen werden. Wir hätten, wenn es mit Oesterreich zum Kriege gekommen wäre, **eine Wiederholung der Zustände erlebt, welche vor Kurzem unseren Ostseeprovinzen unerträglich wurden.** Wir haben einen sehr bedeutenden Militäretat; wir wenden die größte Sorgfalt auf die Pflege der Wehrkraft des Landes und auf dessen Vertheidigungsmittel und können doch unmöglich der Ansicht Geltung verschaffen wollen, daß in dieser Beziehung das Erforderliche gethan sei, wenn alle maritimen Beziehungen Preußens unbeachtet gelassen werden. Der Einwand, daß es so lange ohne Flotte gegangen sei, daß es also auch ferner ohne solche gehen werde, kann nicht gemacht werden: **die Erfahrung hat ihn beseitigt.** Der Einwand, daß das Land neben der Deckung des Militäretats ohne Druck und Schwächung der Steuerkraft die Kosten der Unterhaltung einer Flotte nicht tragen könne, ist m. E. nicht haltbar. Ist die Nothwendigkeit der Ergänzung

der Vertheidigungs- und Angriffsmittel des Landes ein mal anerkannt, so müssen sich auch die Mittel dazu finden, und es muß die Befriedigung anderer Bedürfnisse, welche weniger wichtig sind, zurücktreten, wenn nicht gleichmäßig für alle gesorgt werden kann." (Abgedr. bei Zimmermann S. 660.)

So erklärte sich v. der Heydt für Auflösung der Reichsflotte; Hannover versuchte zwar noch seinerseits mehrfach, die Hand auf die Schiffe zu legen, an der entschiedenen Erklärung der Berliner Regierung, die ihre Rechte gewahrt wissen wollte, scheiterten aber alle Versuche und Intriguen.

Am 22. April 1852 wurde der frühere Oldenburgische Staatsrath Hannibal Fischer mit dem Verkauf der Flotte als Bundeskommissar betraut.

Am 1. März waren bereits zwei Schiffe „Gefion" und „Barbarossa" für 160000 Gulden an Preußen als Pfand überlassen, das sie bei Nichtrückzahlung der Summe am 31. März eigenthümlich erwerben sollte.

Am 1. Dezember 1852 wurden die sechs Korvetten für 238000 Thaler an die englische „General Steam Navigation Company" losgeschlagen. Am 13. Januar 1853 wurden die 26 Kanonenboote an den Schiffsmakler Boedecker, am 16. März 1853 die beiden Schiffe „Hansa" und „Erzherzog Johann" an einen Kaufmann Lehmkuhl für 165000 Thaler verkauft. — Admiral Brommy und Dr. Jordan erhielten eine kleine Pension. Das Personal der Flotte wurde entlassen.

Der Kummer und die Entrüstung, den die patriotischen Kreise bei Bekanntwerden der Nachricht erfüllte, war groß. **Der Kenner der Kolonial- und Wirthschaftspolitik der folgenden Jahrzehnte aber weiß, wie erheblich der Schaden war, den das deutsche Nationalinteresse durch das damalige Scheitern einer Vereinigung zu einem mächtigen, nach außen einigen, geschlossenen und aktionswilligen Wirthschaftskörper genommen hat.**

Flottengründungsbestrebungen bis 1848.

Nachdem der Antrag Badens auf die Ausrüstung deutscher Kriegsschiffe im Jahre 1817 nicht zur Ausführung gekommen war (vergl. den Artikel „Flottenpläne"),

traten die Bewegungen für die Gründung einer deutschen Kriegsflotte mehr als zwei Jahrzehnte zurück. Im Jahre 1841 wurde Preußen durch die Ausrüstung von marokkanischen Piratenschiffen beunruhigt und sah sich veranlaßt, durch den damaligen Gesandten v. Bunsen am 28. Januar 1842 Englands Intervention zu erbitten.

Dieser Schritt aber fand eine kühle Ablehnung beim Lord Aberdeen (Zimmermann: Preußisch-deutsche Handelspolitik S. 129).

Im Fortgang der Erörterungen über die Bekämpfung der Raubstaatengefahr schrieb Geheimrath J. G. Hoffmann, der berühmte Volkswirth und Statistiker: „Kein Volk außer den Deutschen macht die sonderbare Forderung, Sicherheit zur See für eine ausgebreitete Rhederei zu genießen, ohne selbst etwas für ihren Schutz thun zu wollen.“ Preußen könne sich nicht auf seiner Kulturstufe halten, wenn es vom Exporthandel abgeschnitten werde. Um zu exportiren sei es jetzt auf eigne Schifffahrt angewiesen, da an eine Wiederkehr des früheren Zustandes, wo England, Frankreich und Holland die Versendung der preußischen Waaren besorgten, nicht zu denken sei.

Um dieselbe Zeit nahm in Deutschland das Interesse am überseeischen Handel, an Schifffahrt und Kolonisation erheblich zu. Der seit 1834 in Wirksamkeit befindliche und 1841 zum ersten Male verlängerte Zollverein gab dem deutschen Volke nach Jahrhunderten zum ersten Mal jenes Gefühl der Einheit und inneren Kraft, das zur Entfaltung nach außen die Vorbedingung bildet.

Am 20. April 1842 wurde der sogenannte „Mainzer Verein von Fürsten, Grafen und Herren“ gebildet, welcher eine Kolonie in Texas einzurichten beabsichtigte.

Auswanderungs- und Kolonisationsvereine entstanden an verschiedenen Stellen. Bald erkannte man indessen, daß ohne die Grundlage einer maritimen Macht eine gedeihliche Fortentwickelung nach außen nicht zu erwarten sei.

Oesterreich besaß bereits eine kleine Flotte im Mittelmeere. Im Jahre 1843 machte Preußen den Anfang mit der Erbauung einer Korvette von 16 Kanonen zu

Stettin „zu dem Zwecke, um Schiffsbaumeister im Bau von Marineschiffen zu unterweisen.“ Friedrich List, der geistige Vater des Zollvereins, der große Förderer des deutschen Eisenbahnsystems, der Begründer des „nationalen Systems der politischen Oekonomie“, schrieb über diesen ersten Versuch im „Zollvereinsblatt“ am 12. Februar 1843 (Band I., 105):

„Die See, dieses fruchtbare Feld der Nationen, will so gut kultivirt sein wie der Acker, wenn er reichlichen Ertrag geben soll, und so ist es eine kleinliche Ansicht, eine Ansicht, die bei einer großen Nation ins Lächerliche geht, wenn man die Kosten einer Marine anführt, ihren Seeverkehr völlig schutzlos zu lassen.“

„Keine Nation ist so winzig, daß sie nicht, wenn sie Seeufer besitzt, auch einige Kriegsfahrzeuge hielte, um doch wenigstens ihre Würde als Nation nothdürftig zu behaupten und sich gegen Seeräuberei zu schützen; nur die norddeutschen Seestaaten machten bisher eine Ausnahme. Was aber in der Zerrissenheit als natürlich erschien, wird im Verein unwürdig und verächtlich. Dies finden jetzt selbst Jene, die noch vor Kurzem die Vorschläge zur Aufstellung einer deutschen Seemacht für überaus thöricht erklärt haben. Seit Preußen beschlossen hat, mit Erbauung eines kleinen Kriegsfahrzeuges den Anfang zu machen, meinen sie, sei es doch gar zu miserabel, wenn sogar der Kaiser von Marokko mit einigen Fahrzeugen die ganze deutsche Küste blockiren könnte, ohne daß man im Geringsten sich dagegen zu wehren vermögend wäre.“

„Das ist auch wahr. Und wie klein das Fahrzeug sei, das man jetzt in Stettin erbaut, so groß wird Deutschlands Freude sein, das kleine Ding taufen und in See stechen zu sehen. Dieser kleine Ahn einer größeren Nachkommenschaft wird der Liebling der Nation werden und seine Trümmer wird man wie das Boot Peters des Großen als eine Reliquie aufbewahren.“

Allerdings erfüllte sich die Hoffnung Lists nicht ohne Weiteres. Als die „Amazone“ in Stettin nun wirklich vom Stapel gelassen wurde, schreibt er am 17. Juli im „Zollvereinsblatt“ (Band I., S. 564):

„Ein kalter Michel ist der Deutsche, das muß man ihm lassen, die erste Korvette läßt er in Stettin vom Stapel laufen, ohne ihr ein einziges Nationalhurrah zu bringen.“

„Giebt es in Deutschland keine begeisterten Musensöhne mehr? Sollten sie nicht einsehen, wie es ihnen zur unvergänglichen Ehre gereichen würde, auf diesem ersten Kriegsfahrzeug des Zollvereins wenigstens einige Monate als Matrosen gedient zu haben, besonders wenn das Schiffchen mit einem preußischen Gesandten nach Rio de Janeiro ginge und den ersten wohlüberlegten, wohlbeschlossenen und wohlgefaßten deutschen Handelsvertrag von dort zurückbrächte?“

Es dauerte mehrere Jahre und bedurfte eines äußeren Anstoßes, bis weitere Kreise auf die Frage einen entschiedeneren Nachdruck legten. Immerhin blieben Lists und anderer Patrioten Worte nicht ungehört (vergl. den Artikel über Volkswirthschaft, Flagge und Flotte). Mit Genugthuung kann er am 18. Februar 1845 schreiben („Zollvereinsblatt“ 1845, Band III., S. 131):

„Seit drei Jahren hauptsächlich ist die deutsche Seeschifffahrt ein Gegenstand steigender Interessen auch fürs deutsche Binnenland gewesen. Während man dort früher kaum mehr wußte, als daß die eigene Nation auch mit einer Anzahl Flaggen auf der See erscheint, sieht man heute in der Schifffahrt bereits einen wesentlichen Stützpunkt und Träger seines eigenen Wohlstandes und seiner gewerblichen und kommerziellen Macht. Der Ruf nach einer nationalen Flagge und selbst nach einer Kriegsmarine geht von Mund zu Mund, daher sind aber auch mit Flagge und Flotte die Bedürfnisse der Schifffahrt nicht schon insgesammt befriedigt u. s. w.“

Zwar hatte es in der Zwischenzeit auch an Widerspruch nicht gefehlt.

In der „Frankfurter Ober-Postamtszeitung“, dem Organe gewisser Interessen beim Bundestage, war

„das »kriegsmarinemuthige« Oberdeutschland arg verblüfft worden, indem ihm gedachtes Blatt vordemonstrirt habe: »mit welchen ungeheuren Schwierigkeiten die Gründung von Werften für den Kriegsschiffbau, der Bau der Kriegsschiffe, ihre Bewaffnung, Ausrüstung und Bemannung verbunden sei; wie rasend theuer die Kriegsschiffe kämen; wie Deutschland von der Ems bis zur Elbe, von der Trave bis zur Memel nicht einmal einen Hafen oder Fluß besitze, der 19 bis 20 Fuß Tiefgang habe; wie schon eine Korvette von 20 Kanonen 20 Fuß tief gehe, folglich an Fregatten von 30 bis 40 Kanonen nicht zu denken sei, der Linienschiffe zu geschweigen; wie schon aus diesem Grunde die Natur den Deutschen die Errichtung einer Marine versagt habe, folglich, was darüber bereits gesagt worden oder noch gesagt werden könnte, in den Wind gesprochen und auch an eine Bundesflagge nicht zu denken sei, weil, wer eine Flagge aufstecken wolle, die Macht haben müsse, sie zu beschützen.«"

Demgegenüber aber konnte List auf vielerlei Zustimmungen hinweisen. Namentlich die Schrift eines Altonaer Schiffbauers Andresen Siemens zitirte er, der verlangt, Deutschland solle unter allen Umständen eine Flagge annehmen und, wenn es noch keine große Kriegsflotte ohne Weiteres bauen könnte, zunächst seine Handelsflotte so einrichten, daß deren Fahrzeuge als scharf segelnde Kreuzer im Kriegsfalle benützt werden könnten.

Höhnend ruft Siemens gegen die Angst der „Ober-Postamtszeitung":

„Suche dein Glück einzig und allein in der Bewunderung der Britten — verlasse dich darauf, du liebes Wickelkind, deine Amme Britania wird dir, wenn du in Gefahr kommst, ihre Flotte leihen — (o! wie schön wird es lassen, wenn die kräftige Amme den wehrlosen Säugling gegen die Angriffe des gallischen Hahnes oder des nordischen Bären in Schutz nimmt — ein prächtiges Sujet zu einem Genrebilde — wahrhaftig! — malt doch ihr Maler!)

aber Ostindiens Schicksal — o Deutschland — wirst du nicht entgehen!"

und List, gestützt auf Zuschriften aus London und Mexico, stimmt diesen Worten zu:

„Aber fasse Muth, du »Frankfurter Ober-Postamts-zeitungs-verblüfftes«, »Kriegsmarine-lustiges« Ober-deutschland, dir lebt ja noch Andresen Siemens, der Altonaer Schiffsbauzimmermeister, der kennt alle Fahrwasser an den deutschen Küsten wie seinen Zimmer-platz, der hat sich sein Leben lang mit dem Schiffbau und namentlich mit dem Marineschiffbau abgegeben, der hat die Handels- und Kriegsfahrzeuge aller Nationen gesehen und studirt und geprüft; der hat nicht nur alle deutschen Häfen, sondern auch die der Engländer und vieler anderer Nationen gesehen, den hat es lange schon gewurmt, daß Deutschland, das große, mächtige, 50 Millionen kräftiger Seelen starke Deutschland, zur See weit nicht so viel gelten soll, als Liliputer Nationen, wie Portugal oder Dänemark; lange schon hat er dar-über nachgedacht, wie diesem schmachvollen Zustande abzuhelfen und wie Deutschland zu einer Marine kommen könne. Der wird dir besser sagen können, als die »Frankfurter Ober-Postamtszeitung«, wo du Plätze finden kannst für den Bau und die Stationirung deiner Kriegsschiffe, und wie du die Sache anzugehen hast, um mit möglichst geringen — deinen Kräften vollkommen entsprechenden Kosten deine Seevertheidigung zu be-werkstelligen."

Ein Bedenken besteht allerdings damals:

„Es giebt noch ganz andere Aber, die nicht so leicht zu beseitigen sind wie die Steine und Felsen, welche die »Frankfurter Ober-Postamtszeitung« in unser Fahr-wasser wirft, und die Oberdeutschen wissen so gut wie andere Leute, was das für Steine sind: Deutschland ist nicht Eins! An diesem Felsenriff, und daran allein, scheitert die deutsche Marine!" — — —

„Mit aller und jeder Marine-Schwierigkeit wär's für Deutschland nichts, gar nichts — wär's nur Ein Stück — Deutschland hätte alles — Geld genug — und auch Mannschaft in seinen Küstenländern in großer Zahl und von derbstem Schlage. Eine Kriegsmarine

machte sich von selbst wie in anderen Ländern. Das wäre Unsinn, zu glauben, in Deutschland könnte nicht eine Marine entstehen wie bei Anderen. Nur ist es nicht eins! Auch noch weit bis zu einer solchen Einigung der Staaten — verschiedenes Interesse zwischen den See- und Binnenstaaten — vermeint man doch im Innern, der Landmacht würden die Kräfte entzogen, man theile die Kraft, man schwäche sich durch eine Marine — kein Vertrauen bei den Binnenstaaten in die Fähigkeiten und den guten Willen der Küstenstaaten bei Verwendung und Verwaltung der Mittel und in ihren Muth, das deutsche Vaterland zu vertheidigen auf Leben und Tod."

„Ich sage: Noch lange hin bis zu solcher Einigung! So mögen denn zuletzt die Umstände und die Verhältnisse einigen!"

List ist gleichfalls der Meinung, daß man hierüber unter allen Umständen hinwegkommen muß, denn:

„Nach dem Stand gegenwärtiger Dinge in der großen Welt ist für Deutschland die bessere Seegeltung so nöthig wie das liebe Brot. Die Frage ist für Deutschland eine Lebensfrage. Fürs Brot — fürs Leben aber mag man wohl auch etwas thun und Schwierigkeiten dabei nicht achten!"

1845 hat List die Genugthuung gegen die „Oberpostamtszeitung", die noch immer in dem marinefreundlichen Süddeutschland eine ablehnende Stellung einnahm, nunmehr auch die Stimme eines Hamburger Rheders aus der „Kölnischen Zeitung" anführen zu können. („Zollvereinsblatt" Bd. III, S. 275).

„Wo haben Deutschlands Kinder", sagt dieser, „noch jemals bei politischen Umwälzungen für den erlittenen Schaden, die zugefügten Mißhandlungen, Plünderung u. s. w. Entschädigung erhalten, wo ist nur einmal energisch Genugthuung gefordert? Die kleinsten und am meisten verschuldeten Nationen Europas und Amerikas haben längst die Nothwendigkeit einer Kriegsmarine anerkannt, wie vermögen jetzt deutsche Blätter uns zu beweisen, daß wir nicht fähig seien, unseren Landsleuten, Schiffen

und Waaren einen anderen Schutz zu gewähren, als den Federhelden erwirken? Man meint, die süddeutschen Regierungen würden sich gegen eine Betheiligung an den Kosten sträuben; **aber sind denn nicht die Industrie-Erzeugnisse Süddeutschlands gleich gefährdet wie die Norddeutschlands, entbehren die Auswanderer von dort nicht ebenso eines kräftigen Schutzes?** Dazu kommt, daß die deutsche Küste jetzt jedem feindlichen Angriffe gänzlich bloßgestellt ist und sich in dieser Hinsicht in einem Zustande befindet, als wenn der ewige Frieden schon von allen Völkern der Erde unterschrieben und besiegelt wäre. Sehr viele Millionen werden gerade jetzt zur Erbauung von Festungen in Süddeutschland verausgabt, ohne daß sich die norddeutschen Staaten geweigert hätten, dazu beizutragen, sollten aber darum die süddeutschen Regierungen nicht auch beisteuern, wo es sich um die größten Nationalzwecke handelt?"

Es hatten sich damals drei verschiedene Pläne bereits herauskrystallisirt: direkter Flottenbau, Erziehung einer Kriegsmarine in der Handelsmarine, oder Gründung einer Dampferflotte. Der große Patriot starb 1846. Die Gedanken aber entwickelten sich weiter, bis beim Ausbruch des Krieges mit Dänemark die Frage akut wurde.

Kurz vorher schon Anfang 1848 war in einer viel gelesenen Broschüre von Germano-Brasilicus „Soll und kann Deutschland eine Dampfflotte haben und wie?" der Plan der Anbahnung einer Verbindung mit Brasilien eingehend erörtert und hieran eine Reihe der treffendsten Bemerkungen für die Ausnutzung dieser Einrichtung nach anderer Richtung hin geknüpft. (S. 24 ff.)

„Mit der Errichtung großer Dampfer verbinden sich Anlaß und Gelegenheit, ein besonders wichtiges Interesse Deutschlands wahrzunehmen; es gilt, damit den Grund zu einer deutschen Kriegsmarine zu legen.

Viele Menschenalter hindurch hatten die Deutschen völlig vergessen, daß einst während mehrerer Jahrhunderte Deutschland die herrschende Seemacht im Norden war; nur wenige ihr Zeitalter überragende Geister, wie Wallenstein, Kurfürst Friedrich

Wilhelm von Brandenburg, erhoben sich zu der Idee, Deutschlands Wehrhaftigkeit auf dem Meere wieder aufzurichten. In der Gegenwart aber ist der Gedanke an Seemacht lebendig geworden im deutschen Volke, ein Zeichen, daß die Zeit gekommen ist, die Aufgabe zu erfüllen. In dem Zeitalter des Schaffens, bei dem von dem Geiste dieser Zeit im Volke mächtig angefachten Bestreben nach aktiver Theilnahme am Weltverkehr, und nachdem der Gesichtskreis der Nation nach allen Seiten hin erweitert und erhellt worden, konnte das Nationalgefühl nicht unberührt bleiben bei der Wahrnehmung, daß die deutsche Flagge auf dem Meere gewissermaßen nur geduldet sei, und es mußte die **geschichtliche Wahrheit** immer mehr in das allgemeine Bewußtsein übergehen: **daß nur diejenigen Völker ihre nationale Wohlfahrt auf die Dauer bewahrt haben, welche gleichmäßig zur See und zu Lande ihr Recht und ihre Ehre waffenrüstig zu behaupten vermochten; daß darum alle Nationen, sobald Staatsmacht und Nationalkraft einen höheren Aufschwung nahmen, die Bildung einer Seemacht begonnen haben.** Und auch Deutschland steht an der Schwelle einer neuen Epoche seiner Geschichte, berufen, eine veränderte Stellung im Weltleben einzunehmen. Die Ahnung der nahenden Zukunft erfüllt und bewegt die Gemüther.

Wie alles Neue und Große von kurzsichtiger, einseitiger Befangenheit, die keine neue Schöpfung, nur das Gegebene denken kann, nach ihrem Maße geschätzt wird: so hat auch die Idee einer deutschen Flotte den Widerspruch beschäftigt; er wird aber zu Schanden werden vor der That. Vieles steht groß und herrlich da in Deutschland, was für möglich und nützlich zu achten noch vor einem Jahrzehnt als Chimäre verhöhnt wurde, und noch mancher Entwurf der Schöpfung vom Guten und Schönen wird Fleisch werden, den die Welt der kleinen Geister mit ihrem stets bereiten Verdammungsspruche »unausführbar« abzuurtheilen nicht verfehlt hatte. — — — — — Wird ein kleiner Staat deswegen sein Volk ganz ohne Wehr und Kriegsübung lassen, weil sein Nachbar Hundert-

tausende in Waffen hat? Zu allen Dingen muß ein Anfang sein, und der ist in den meisten Fällen klein. Wie schwach begann Holland mit bewaffneten Kauffahrern, und wie Rußland. Aber aus dem geringen Anfang soll und wird dereinst (nach Mitteln und Möglichkeit sehr bald) eine maritime Großmacht Deutschlands emporwachsen, die gegen jene stolzen Meerbeherrscher offene See zu behaupten stark genug ist. Unterhalten doch das kleine Dänemark und das kleine Holland achtbare Flotten; der Handel giebt ihnen die Mittel dazu. Deutschland soll auch Handelsreichthum erwerben, wie jene, es soll noch vielmehr handelsmächtig werden, dazu ist es befähigt: durch seinen großen Reichthum an eigenen Produkten und Fabrikaten zum Export und durch den ungeheuren eigenen Konsum der Rückfrachten durch seine 40 Millionen Bewohner, durch seine für die Spedition zwischen Süd und Nord, Ost und West unschätzbare Lage im Centro des Erdtheils, durch seine Kommunikationsmittel zu Wasser und zu Lande. In den vollen Genuß aller dieser Vortheile muß Deutschland sich setzen; sodann durch den Handel bereichert, wird es die mächtigste Flotte unterhalten können, »denn der Handel ist die Mutter und Säugamme der Seemacht, sprach wahr und treffend der weise Colbert«.

Die kleine Marine des Anfangs soll zu der großen der Zukunft helfen, indem sie dem Handel zur Seite geht. Das ist ihre erste Bestimmung. Von großen Seezügen ist noch nicht die Rede, und deren bedarf es auch nicht. Soll aber der deutsche Handel in fremden Welttheilen zu ausgedehnteren Verbindungen gelangen, namentlich mit den Küstenländern Afrikas und, was zu seinem wahren Aufschwunge unerläßlich, mit den reichen Inseln des indischen Meeres, dann müssen bewaffnete deutsche Schiffe sichtbar werden in jenen Gewässern, zum Schutze gegen räuberische Gewalt und um die wenig beachtete Flagge deutscher Nation in

Ansehen zu versetzen. Nur eines kleinen Geschwaders bedarf es für diesen großen Zweck. Ein solches Geschwader von Bundes wegen aufzustellen, ist der nächste und gewiß der das Nationalgefühl am meisten befriedigende Ausweg. Der repartirte Antheil des Beitrags wird dem einzelnen Staate keine fühlbare Last sein. **Die Staaten im Innern Deutschlands haben nicht weniger Interesse dabei und Verpflichtung dazu wie die an den Seeküsten belegenen, sich zu betheiligen, indem gerade ihr spezieller Nutzen, die Eröffnung von Absatzwegen für ihre Fabrikate, besonders damit befördert wird.**"

„Die andere nicht minder wichtige Bestimmung ist die Vertheidigung des eigenen Herdes."

„Die Kriegführung zugleich seemächtiger Feinde gegen Deutschland wird in der Zukunft einen anderen Charakter haben als in der Vorzeit; strategische Operationen zur See werden eine Hauptrolle dabei spielen. Deutschlands Seeplätze sind groß und reich geworden, — lockende Beute und wichtige Positionen. Um eine durch die feindliche Flotte bedrohte Seestadt zu retten, kann eine deutsche Armee zur Unterbrechung siegreicher Fortschritte gezwungen werden; ein feindliches Korps im Rücken des deutschen Heeres ans Land geworfen, kann Verderben bringen. Mit den gefährlichsten Diversionen von der See her ist Deutschland bedroht, solange es nicht besser zur Küstenvertheidigung gerüstet ist. Eine ausgedehnte Befestigung aller Landungsplätze ist das nächste Erforderniß, aber sie ist unzureichend ohne Mitwirkung bewaffneter Fahrzeuge."

Japanische Marinepolitik.

In einem Aufsatze der „Grenzboten" Nr. 42 von 1897 über „japanische Staatspolitik und deutsche Parteipolitik" ist ein interessanter Brief des nordamerikanischen Kontreadmirals Belknap, worin dieser Admiral die Frage behandelt, wie Japan sich zu den nordamerikanischen

Absichten auf Annektirung der Sandwich-Inseln stellt. Er sagt dabei unter Anderem: „Es ist Sache und Pflicht für die Land- und Seeoffiziere, die Augen für alle Ereignisse und militärischen Fortschritte in der Welt offen zu halten und für alle Mittel des Angriffs und der Vertheidigung einen klaren Blick zu haben. Unglücklicherweise aber, wie ich von meinem Standpunkt als Beobachter und aus Erfahrung sagen muß, werden die Ansichten dieser beiden Stützen der nationalen Vertheidigung oft nicht beachtet. Während der Bürger das achtet, was seine Gerichtshöfe für Recht erkennen, mißachtet und vernachlässigt er nur gar zu oft die Erkenntnisse seiner für die Erfüllung dieser besonderen Pflicht verantwortlichen Offiziere. Es kann vorkommen, daß in Sachen der Seevertheidigung eines Haupthandelsplatzes die Stimme eines Abgeordneten, der Stimmen und Unterstützung für seine Sonderzwecke braucht, mehr gilt als die der dafür vorhandenen Fachleute.

Die übliche Mißachtung gesunder politischer Ueberlegung und der Warnungen von Marine- und Landoffizieren kostete vor kaum einem Menschenalter der Nation in dem furchtbarsten Bürgerkriege siebentausend Millionen Dollars, Hunderttausende von Menschenleben und eine Pensionslast von 150 Millionen Dollars jährlich. Auch diese so furchtbare und traurige Lehre ist beinahe vergessen in dem Streben nach politischem Ansehen und Geldgewinn.

Für den Durchschnittspolitiker ist seit 1861 kein besonderer Fortschritt in der Kriegführung und im Kriegsgeräth gemacht worden, eine Ansicht, durch die er sich als den größten Hammel (dolt) der Welt darstellt. Japans Politiker kennen solche Albernheiten und solche selbstmörderischen Ansichten in internationalen Angelegenheiten im Frieden und im Kriege nicht. In jeder Weise vorbereitet, konnte Japan dem chinesischen Reiche die Spitze bieten, und jetzt sagt diesem klugen und richtig aus der Geschichte schließenden Staate die Vergangenheit und Gegenwart, daß unser Volk seit seinem Auftreten als Nation beim Ausbruch eines Krieges niemals darauf vorbereitet war, und es würdigt diese Thatsache mit der nöthigen Aufmerksamkeit.

Ich wiederhole nochmals, die Staatsmänner Japans sind fähig und feingebildet, schlau und zähe. Was sie sich zum Ziel gesetzt haben, geben sie nur unter großem Druck wieder auf. »Unterschätze niemals deinen Feind« ist eine weise Regel für den Krieg. Japan als Gegner zu unterschätzen, wäre der Gipfel aller Unklugheit. Hoffentlich werden die nahen Handelsbeziehungen der Vereinigten Staaten zu Japan dessen Haltung uns gegenüber wieder verbessern, so daß die Anlässe zu ernsten Streitigkeiten wieder verschwinden.

Doch was auch immer eintreten möge, unser Interesse verlangt, daß keine andere Flagge als die unsere über dieser Inselgruppe im nördlichen Stillen Ozean weht, da sie bestimmt ist, dereinst das Haupthandelszentrum in diesem großen Weltmeer zu werden. Wir sind zu weit vorgegangen, um noch mit Ehren zurücktreten zu können. Mag man dies Jingothum nennen, so soll es doch in Ewigkeit so bleiben.“ —

Kreuzermangel und Kreuzernutzen.

Die Nothwendigkeit, einer Schlachtflotte eine größere Anzahl Kreuzer beizugeben, wird merkwürdigerweise häufig beanstandet, und doch ist dieses Bedürfniß schon vor 100 Jahren hervorgetreten.

Ein Ereigniß gerade vor 100 Jahren beweist die Bedeutung einer genügenden Anzahl von Kreuzern für eine Flotte schwerer Schlachtschiffe; eine solche ist außer Stande, ihre Aufgabe zu lösen, wenn sie keine Kreuzer besitzt.

Es handelt sich um die Verfolgung der ägyptischen Expedition Napoleons durch Nelson. Letzterer kreuzte im Mai 1798 schon längere Zeit vor Toulon, um die von Ersterem ausgerüstete große Transportflotte zu beobachten, deren Endziel nicht bekannt war.

Ein Sturm aus nördlicher Richtung, welcher der französischen Flotte gestattete, Toulon zu verlassen, vertrieb gleichzeitig Nelson von seinem Beobachtungsposten, so daß er die Fühlung mit dem Feinde verlor. Da ihm keine Kreuzer zur Verfügung standen, die er zum Auf-

suchen Napoleons hätte entsenden können, so konnte er die Fühlung auch nicht wieder gewinnen, sondern blieb monatelang (Mai bis August) über den Aufenthaltsort seines großen Gegners im Unklaren. Als er sich endlich, Vermuthungen folgend, entschlossen hatte, mit seiner Flotte aus Linienschiffen nach Aegypten zu segeln, konnte er auf dem Wege dorthin bei dem Mangel an leichten und schnellen Kreuzern seine Aufklärungsgruppen nicht weit genug vorausschicken und — fuhr an Napoleons Flotte vorbei.

Nelson kam vor Napoleon am Nil an und kehrte, als er Letzteren hier nicht fand, nach Sizilien zurück. Erst als er später in Morea die sichere Nachricht erhielt, daß Napoleon in Aegypten gelandet sei, fuhr er zum zweiten Mal dorthin, und es kam zur Schlacht bei Abukir.

Vorstehend ganz kurz skizzirter Fall legt aber den Gedanken nahe: Was wäre geworden, wenn Nelson damals die notorisch schlecht ausgerüstete und mangelhaft bemannte französische Flotte mit Napoleon an Bord eingeholt und aller Wahrscheinlichkeit nach vernichtet hätte, d. h. was wäre geworden, wenn er bei seiner ausgezeichneten Schlachtflotte auch — Kreuzer zum Aufsuchen des Feindes gehabt hätte?

Marineausgaben und Seehandel.

Die Aufwendungen unserer Marine sind trotz der Steigerung in den letzten Jahren ganz erheblich zurückgeblieben hinter dem enormen Wachsthum unseres Seehandels und unserer Schifffahrt. Abgesehen von der jedem anderen Lande überlegenen englischen Kriegsflotte geben sämmtliche Großstaaten 1896/97 sehr viel mehr als Deutschland pro Tonne der Handelsflotte aus. Seit 1880/81 ist die Ausgabe pro Tonne in Deutschland zurückgegangen, überall sonst (außer Frankreich), namentlich aber auch in England trotz seiner starken maritimen Entwickelung gestiegen. Seit 1890/91 ist die Ausgabe pro Tonne nur in Deutschland, Oesterreich und Italien gesunken, überall sonst gewachsen. Es

betrugen die Marineausgaben 1896/97 pro Tonne der Handelsflotte in:

England	12,84 Mark	Italien	53,59 Mark
Deutschland . . .	19,33 „	Frankreich	81,49 „
Oesterreich	39,96 „	Rußland	105,70 „
Nordam. Union . .	53,59 „	Japan	175,90 „

Der Vergleich zwischen Handelsflotte und Marineausgaben ist aber ungenügend, weil es weniger auf die Größe der Handelsflotte als auf den Umfang des zu schützenden Seeverkehrs ankommt. Bringt man den Schifffahrtsverkehr mit dem Marine-Aufwand in Vergleichung, so ergiebt sich als Schutz pro Tonne im Jahre 1895:

Deutschland	3,5 Mark,
Nordam. Union	3,8 „
Italien	4,8 „
Großbritannien	4,9 „
Rußland	7,4 „
Japan	8,4 „
Frankreich	8,9 „

Noch treffender aber kommt das Verhältniß zum Ausdruck, wenn man die Werthziffer des Seehandels mit den Marine-Ausgaben vergleicht. Von den europäischen Staaten steht 1896 im Seehandel nur Großbritannien mit 12,6 Milliarden Mark Deutschland voran. Es wendet für den Schutz von je 100 Mark seines Seehandels 3,4 Mark Marine-Ausgaben auf. Bei Frankreich beträgt diese Risikoprämie 5,9 Prozent, bei Rußland 7,1, bei Italien 6,3, bei Oesterreich-Ungarn 2,5, bei den Vereinigten Staaten 2,3 und in Japan 14,9 Prozent. Deutschland wendet nur 1,7 Prozent vom Werthe seines 5,2 Milliarden Mark betragenden Seehandels für die Marine auf. Setzt man Deutschlands relativen Schutzaufwand gleich 100, so erhält man folgende Skala:

Deutschland	100 pCt.	Frankreich	347 pCt.
Vereinigte Staaten . .	135 „	Italien	370 „
Oesterreich-Ungarn . .	147 „	Rußland	418 „
Großbritannien . . .	200 „	Japan	876 „

Deutschland steht also in dem prozentualen Aufwande zum Schutze des Seehandels durch die

Marine unter allen Großstaaten an letzter Stelle. Und das, obwohl es seinen Seehandelsinteressen nach den zweiten Platz in der Welt einnimmt! Seine Seeschutzausgaben haben entfernt nicht mit der Entwickelung seiner Seeinteressen Schritt gehalten und noch weniger mit den Aufwendungen der fremden Länder.

Prinz Adalberts Einfluß auf die Entwickelung der preußischen und deutschen Marine.

Schon 1836 wurde der damals erst 25 Jahre alte Prinz Adalbert zu den Sitzungen über ein zu begründendes „Marineinstitut" zur Vertheidigung der preußischen Küsten herangezogen. In einem Gutachten, das ihm ein befreundeter älterer englischer Seeoffizier ausgearbeitet hatte, forderte er drei große Dampfer als Anfang einer preußischen Marine. Der Plan scheiterte damals am Kostenpunkt, aber immerhin ist er deshalb interessant, weil mit ihm zum ersten Mal seit der Zeit des Großen Kurfürsten wieder der Zweck einer Marine deutlich ausgesprochen wurde, im Gegensatz zu den Vorschlägen, bewaffnete kleine Ruder- und Segelfahrzeuge zur lokalen Küstenvertheidigung zu bauen; denn die vom Prinzen vorgeschlagenen Dampfer sollten echte Seeschiffe sein:

„Wenn Preußen nur drei solcher Dampfboote besäße, so würden Seine Majestät erstaunen über die ehrfurchtgebietende und kräftige Stellung, die sie in jedem Hafen einnehmen würden, in dem sie die preußische Flagge zeigten."

Als im Jahre 1848 überall in Deutschland der schnelle Bau einer starken Flotte gefordert wurde, bewies der Prinz Adalbert seinen hervorragend weiten Blick in einer Denkschrift über die Bildung einer deutschen Flotte, worin er unter Anderem ausspricht:

„Und das (nämlich die Blockirung durch das seemächtige Dänemark und die Störung des blühenden Handels) muß sich Deutschland — das einige Deutschland — ruhig gefallen lassen, gerade in dem großen Augenblick, wo es nach langer Zeit sich zum ersten Mal wieder als ein Ganzes, als eine Macht von 40 Millionen fühlt! Doch das Vaterland erkennt das Drückende seiner Lage, es begehrt um so mehr Abhülfe, als es nach diesen Vorgängen sicher ahnt, **wie viel peinlicher dereinst**

seine Stellung leicht einer der großen Seemächte gegenüber werden könnte, einer Macht, von der die deutschen Schiffe selbst in den eigenen Häfen nicht einmal sicher sein würden, einer Flotte, die unsere Küsten mit Landungen in einem weit großartigeren Stile bedrohen könnten, als dies unser gegenwärtiger Feind im Stande sein möchte ... Das einige Deutschland will aber die Integrität seiner Länder kräftig geschützt, seine Flagge geachtet, seinen Handel wieder blühend sehen und künftighin auch auf dem Meere etwas gelten ... Die gesammte Nation begehrt daher einstimmig eine deutsche Kriegsmarine, denn deutsch, ganz deutsch muß sie sein — eine echte Repräsentantin der wiedergeborenen Einheit des Vaterlandes — das fühlt wohl Jeder von uns, der es mit der neuen Schöpfung redlich meint; und das ist mithin als leitender Grundsatz obenan zu stellen. ... Weniger Uebereinstimmung der Ansichten dürften wir dagegen antreffen, wo es sich um die auf die Seemacht zu verwendenden Geldmittel und um die Zusammensetzung der Seestreitkräfte handelt. Beides richtet sich natürlich vor Allem nach dem Zweck, den man zu erreichen denkt."

Dann setzt der Prinz ausführlich auseinander, was 1. zur rein defensiven Küstenvertheidigung für eine Flottille, und 2. welche Seestreitkräfte zur offensiven Vertheidigung und zum nothwendigsten Schutze des Handels nöthig seien, und behandelt schließlich als dritten wichtigsten Vorschlag den einer selbständigen Seemacht für Deutschland, wobei er fortfährt:

„Solange Deutschland auf der eben bezeichneten Bahn wandelt, solange es fern von allem Ehrgeiz, fast ohne die Aufmerksamkeit, geschweige die Eifersucht seiner weit mächtigeren Nachbarn zu erregen, nur Fregatten und Dampfschiffe (in Korvettengröße) baut und es sich begnügt, eine bescheidene Stelle unter den kleinen Marinen einzunehmen, solange Jedermann einsieht, daß es weder nach großer Geltung zur See strebt, noch daran denkt, Schlachten zu liefern, wird Niemand es einer Halbheit in seinen Maßregeln zeihen. Sobald es aber durch den Bau von Linienschiffen, von Schlachtschiffen, aus diesem anspruchslosen Kreise heraustritt, werden alle Augen sich darauf richten, eine scharfe Kritik anheben, und wehe dem Vaterlande, wenn es sich bei diesem entscheidenden Schritte einer halben Maßregel schuldig machen sollte!"

Indem Prinz Adalbert dann zeigt, daß mindestens 12 Linienschiffe nöthig seien, um Uebergewicht gegen Dänemark oder Schweden zu haben, und die hohe

Stellung Nordamerikas unter den Seemächten mit nur 11 Linienschiffen sehr richtig auf die günstige geographische Lage dieses Landes zurückführt, fährt er fort:

„Wie ganz anders ist die Lage Deutschlands! Eng eingekeilt zwischen den drei großen Seemächten England, Frankreich und Rußland, berührt es nur halb oder ganz eingeschlossene Meerbusen, in denen seine Geschwader kaum einer entscheidenden Schlacht würden ausweichen können. Deutschlands Macht muß mithin einem solchen ersten Zusammenstoß gewachsen sein, wenn sie sich nicht von Hause aus in ihren Häfen will einschließen lassen. **Würde aber dazu wohl ein Geschwader von 12 Linienschiffen ausreichen? Wir sagen nein!“**

Deshalb fordert der Prinz für eine selbständige deutsche Seemacht 20 **Linienschiffe,** 10 Fregatten, 30 Dampfer, 40 Jaffelkanonenboote und 80 Kanonenschaluppen, bejaht dazu die Frage, daß Deutschland diese Flotte mit insgesammt etwa 18000 Matrosen und Seefischern besetzen könne, und glaubt, daß die Gesammtausgabe für die Marine, wenn die Baukosten der Schiffe und Häfen auf zehn Jahre vertheilt würden, jährlich etwa der dritte Theil des preußischen Militäretats der letzten Jahre sein würde. Zu einer solchen Flotte waren natürlich keine Mittel aufzutreiben; man beschloß in der Kommission den Bau von 15 schweren Fregatten von je 60 Kanonen, bei denen der Dampf nur als Hülfskraft dienen sollte, und von etwa 30 Schaufelraddampfern. Jährlich sollten dafür 6 Millionen Thaler aufgewendet werden, in zehn Jahren sollte die Flotte fertig sein.

Vizeadmiral Batsch, der eine vortreffliche Biographie „Admiral Prinz Adalbert von Preußen“ (Berlin 1890) geschrieben, erwähnt einen Ausspruch des Prinzadmirals, der am besten zeigt, wie tief der Hohenzollernprinz in die Bedeutung der Seegewalt eingedrungen ist; er hat öfters ausgesprochen, **„daß Wehrhaftigkeit zur See eine Lebensbedingung für den Staat ist, der gedeihen und nicht bloß ein geduldetes Dasein führen will“.**

Große Schwierigkeiten hatte der Prinz zu überwinden, ehe in dem damals von kurzsichtigen kleinstaatlichen Interessen beherrschten Deutschland seine Anregung kräftige Wurzeln schlug. Sagt doch Batsch geradezu: „Daß ein königlicher Prinz der Sache so treu blieb und

gegen den allmählich umkehrenden Strom (nach der strohfeuerartigen Flottenbegeisterung von 1848) zu schwimmen suchte, wurde ihm vielfach als »Marotte« angerechnet, und das Epitheton des »Oberkahnführers« war eine Bezeichnung, die man zu jener Zeit namentlich in den höheren Gesellschaftskreisen nicht selten zu hören bekam."

„Ehre dem Prinzen", sagt Batsch, „der sich davon nicht hat bethören lassen, und alle Anerkennung der kordialen Unterstützung, die der am Hofe bei Alt und Jung beliebte Prinz in seiner nächsten Umgebung fand."

Der Prinz war seiner Zeit weit voraus; er hatte für das Reich wie auch für Preußen stets die selbständige Flotte im Auge. Deshalb förderte er von Anfang an die Ausbildung des preußischen Marinepersonals auf seegehenden, möglichst großen Schiffen. Wie der Große Kurfürst sich in Emden festsetzte, um von da aus in den offenen Ozean gelangen zu können, ohne von Dänemark und den anderen nordischen Mächten daran gehindert zu werden, genau so legte Prinz Adalbert den größten Nachdruck darauf, für die preußische Flotte einen guten Nordsee-Kriegshafen zu schaffen, ein Ausfallthor, durch das die Marine jederzeit unbehindert ins freie Weltmeer gelangen könnte, ohne fremde Territorialgewässer berühren zu müssen. Er hat den Plan, am Jade-Busen diesen Hafen zu begründen, „eine ganze Reihe von Jahren gegen eine Legion von Widersachern" — wie Batsch sagt — gehalten und vertheidigt. Schärfer als die Freunde, sahen die damaligen Gegner Preußens, darüber belehrt das vor Kurzem erschienene Werk von Dr. Max Bär „Die deutsche Flotte von 1848—1852" (Nach den Akten der Staatsarchive zu Berlin und Hannover). Wie Bär angiebt, berichtete der hannoversche Gesandte in Frankfurt, v. Bothmer, im Februar 1852, als Versuche zur Gründung eines Nordsee-Flottenvereins gemacht wurden: „Die Nordsee-Flotte ist ein anerkanntes Bedürfniß. Die jetzige Flotte kann untergehen. Die Idee wird es nicht, Preußen wird sie zu gelegener Zeit durchführen!"

Die preußische Nordsee-Flotte ist aber hauptsächlich der zähen Initiative des Prinzadmirals zu danken; er hat selbst später die Anlage des Nordsee-Kriegshafens als seine liebste Schöpfung betrachtet.

Groß war auch der Einfluß des Prinzen auf die Ausbildung der Offiziere und Mannschaften; seine gründliche Sachkunde, seine persönliche Kühnheit — Moltke schrieb z. B. 1864 „der Prinzadmiral exponirt sich fast mehr als recht" — gaben Allen ein treffliches Beispiel zur Nacheiferung. Seit dem Landungskampfe bei Tres Forcas hat der Prinzadmiral in jedem deutschen Kriege an vielen Gefechten theilgenommen, sowohl zu Wasser, wie auf der „Grille" 1864, als auch zu Lande. Fleißig und gewissenhaft verfolgte er auch die Fortschritte in den großen Marinen und kannte auch die französische und englische Flotte so genau, daß ein hoher Beamter der englischen Flotte, Sir Spencer Robinson, einmal zum Admiral Batsch sagte: „Ich kenne in ganz Großbritannien und insbesondere in der britischen Flotte keinen Menschen, der diese Flotte in allen ihren Theilen, namentlich den Werth eines jeden Schiffes, so genau kennt wie der Prinz Adalbert von Preußen! Und es würde Manches anders bei uns sein, wenn wir einen hätten!"

Batsch schreibt: „Mit gerechtem Stolz durfte Prinz Heinrich Wilhelm Adalbert von Preußen, als er das Zeitliche segnete, zurückblicken auf das Vollbrachte, als ein von ihm gegründetes Werk und als eine segenbringende Arbeit, für die das in seiner Flotte erstarkende Reich ihm Dank und Ehre schuldet."

Das Spielen mit kleinen Mitteln und halben, nur den Schein wahrenden Maßregeln war dem Prinzen verhaßt. Einem Grundsatz, den er schon 1848 in seiner ersten Denkschrift ausgesprochen, ist der Prinz Adalbert stets treu geblieben und hat stets für ihn gewirkt; dieser Grundsatz lautet:

„Das Deutsche Reich darf nicht eine Flotte haben, die zu klein ist zum Leben und zu groß zum Sterben!"

Rhedereien, die größten der Welt 1898.

Die drei größten Rhedereien von Deutschland, England und Frankreich verfügten zu Anfang 1898 über nachstehendes Betriebsmaterial:

Hamburg-Amerika-Linie	Gesammttonnage:	336 889
Peninsular and Oriental St. N. C.	"	286 734
Messageries Maritimes	"	246 986

einschließlich der für die drei Gesellschaften in Bau befindlichen Schiffe.

Die Hamburg-Amerika-Linie ist nach wie vor das größte Schifffahrtsunternehmen der Welt und wird diese Stellung durch die zur Eröffnung des ostasiatischen Betriebes in Aussicht genommenen Neubauten sowie durch die aus der gleichen Ursache bevorstehende Aufsaugung der Deutschen Dampfschiffs-Rhederei (Kingsin-Linie) noch verstärken.

Das Durchschnittsalter der Schiffe der deutschen Linie beträgt nicht ganz 8 Jahre, der englischen Linie ca. 11 Jahre, der französischen Linie ca. 17½ Jahre.

Richters ewige Schraube.

Daß zwei Nachbarstaaten mit ungefähr gleicher Heeresmacht eifersüchtig aufeinander aufpassen, und daß bei ihnen zur Wiederherstellung des militärischen Gleichgewichts jeder Vermehrung auf der einen Seite eine ungefähr gleiche auf der entgegengesetzten Seite folgt, ist sehr begreiflich und aus Rücksicht auf die Landesvertheidigung auch meist unvermeidlich. Und doch ist es schon in diesem Falle eine von den vielen nichtssagenden Redensarten, das Bestreben, die Macht der Landesvertheidigung zu vermehren als „ewige Schraube“ zu bezeichnen. Ueberall ist dafür gesorgt, daß die Bäume nicht in den Himmel wachsen — infolgedessen ist das Bild von der *ewigen* Schraube unlogisch, weil oberflächlich. Bekanntlich giebt es eine ganze Reihe europäischer und außereuropäischer Staaten zweiter und dritter Machtordnung, die schon seit sehr lange darauf verzichtet haben und mit Rücksicht auf ihre Kraft darauf verzichten mußten, mit den sogenannten Großmächten den Wettbewerb in der Steigerung der Machtmittel fortzuführen. Bei Interessengegensätzen mit Großmächten verlassen sie sich auf den Schutz anderer Großmächte; untereinander fechten sie Interessengegensätze mit ihren eigenen Streitmitteln aus.

Nach Sir Thomas Brassey hat einer der bekanntesten Präsidenten der Vereinigten Staaten einmal gesagt: „Eine der Vertheidigung entbehrende Stellung und eine ausgeprägte Friedensliebe sind die sichersten Anreizungen zum Kriege!“ Will Deutschland nicht zur Beute seiner Feinde werden, so muß es stark bleiben, und zwar so stark, wie seine Kräfte und Geldmittel es erlauben. Seine Heeresstärke ist bereits auf die erforderliche Höhe gebracht oder, um mit Eugen Richter zu sprechen, „geschraubt“ worden. Unsere Flotte ist dagegen in ihrer Entwickelung im Vergleich mit anderen Flotten stark zurückgeblieben; das ist in vielen Tabellen und Berechnungen genau nachgewiesen worden.

Wenn Frankreich seine Heeresstärke vermehrt, dann wissen wir ziemlich genau, mit Rücksicht auf welchen Staat dies geschieht; denn größer als das französische Heer sind eben nur das deutsche und das russische. Wenn aber Frankreich seine Flotte vermehrt, so kann das infolge der verschiedenartigsten Erwägungen geschehen; solche Vermehrung mag in einzelnen Fällen für England ein Anstoß gewesen sein, selbst ebenfalls mehr Schiffe zu bauen. So wenig wie nun England es bisher für nöthig gefunden hat, sein Heer zu vermehren, wenn das deutsche Heer vermehrt wurde, so wenig würde uns eine noch so große Vermehrung des nordamerikanischen oder des japanischen Heeres stören, wenn damit nicht zugleich eine Ueberlegenheit der Flotten jener Großmächte uns gegenüber hergestellt würde. Hieraus folgt, daß der, wie schon gesagt, schiefe Begriff von der ewigen Schraube auf die meisten Verstärkungen der Wehrkraft überhaupt nicht anwendbar ist.

Noch schiefer wird der Begriff, wenn man ihn auf das Bestreben der einzelnen Seemächte, die eigene Seegewalt möglichst zu stärken, anwenden will. Bei der Heeresmacht ist die Verwendbarkeit beschränkt auf das Festland, die Flotte eines Staates dagegen ist als Machtmittel gegen jeden anderen Seestaat verwendbar. Man kann sagen, die Flotten aller Seestaaten konkurriren als Machtmittel miteinander; es würde also ein sehr komplizirtes „ewiges“ Schraubensystem dazu gehören, alle Seestaaten im Gleichgewicht zueinander zu halten.

Es liegt auf der Hand, weshalb die deutsche Flotte vermehrt werden muß. Wir brauchten keine Kriegsschiffe, wenn es keine fremden Kriegsflotten gäbe. Wer aber dabei doch von einer Schraube oder gar „ewigen Schraube" sprechen will, der sei ehrlich und gerecht und betrachte neben unserer auch die anderen Flotten, prüfe dabei auf beiden Seiten die Stärke und die Zeiten der Steigerung, dann wird er finden, daß wir durchaus zu den Seestaaten gehören, die nicht selbst schieben, sondern durch die anderen und unsere eigene wirthschaftliche Entwickelung geschoben werden.

Die Seemächte sollen deshalb nach ihrer Größe hier kurz betrachtet werden. Zunächst England. Dieser Seestaat ist von einem Baufieber ergriffen, wie es noch nie und nirgends ähnlich aufgetreten ist. Seit 1885 hat die englische Flotte um 27 Schlachtschiffe größter Art mit 367 400 Tonnen Größe zugenommen, und jetzt sind noch 9 Schlachtschiffe im Bau; da nun für das kommende Rechnungsjahr 1898/99 wieder 3 Schlachtschiffe begonnen werden sollen, so wird England Mitte dieses Jahres allein 12 Schlachtschiffe größter Art von 150 000 Tonnen Größe im Bau haben. Außerdem werden gleichzeitig insgesammt 32 große und kleine Kreuzer, 10 größere und kleinere Kanonenboote und 41 Torpedobootszerstörer auf englischen Marinen und Privatwerften für die englische Flotte im Bau sein. Der englische Marine-Etat wird für 1898/99 nicht weniger als rund 480 Millionen Mark betragen, also mehr als die ganzen Kosten der deutschen Flottenvermehrung.

Die Vereinigten Staaten bauen ebenfalls so viele große Schlachtschiffe gleichzeitig, wie ihre heimische Schiffbauindustrie überhaupt zu leisten vermag. Zur Zeit haben sie im Ganzen 5 Schlachtschiffe im Bau; 9 sollen so bald wie möglich noch gebaut werden. Trotzdem sie aber außerdem eine stattliche Zahl von Panzerkreuzern und sehr guten modernen Panzerdeckskreuzern besitzen, schicken sie jetzt doch ihre Agenten in der Welt umher, um wegen des drohenden Krieges mit Spanien so viel fertige brauchbare Schiffe zu kaufen, als sie bekommen können. Das amerikanische Abgeordnetenhaus hat ganz

freiwillig 50 Millionen Dollars oder ungefähr 200 Millionen Mark der Regierung zur Verstärkung der Landesvertheidigung zur Verfügung gestellt! Sicherlich wird der größte Theil dieser Summe für eine außerordentliche Verstärkung der Flotte verbraucht werden.

In Frankreich ist es geradezu Sitte geworden, daß die Volksvertretung die Forderungen des Marineministers durch höhere Bewilligungen noch übertrumpft. Neben dem ausführlichen Flottenprogramm der Regierung, das etwa 800 Millionen Franks zum Ausbau der französischen Flotte im Zeitraum von 8 Jahren fordert, wird noch ein Antrag des Abgeordneten Lockroy sehr wohlwollend berathen und voraussichtlich auch bewilligt werden, worin noch extra 260 Millionen Franks für die schnellere Verstärkung der Flotte gefordert werden. Auch diese Forderungen sind ebenso wie die englischen ganz unabhängig von dem deutschen, erst später eingebrachten Entwurf zum Flottengesetz. Aber auch unser Flottengesetz hat weder mit dem Antrag Lockroy noch mit den letztjährigen Vermehrungen der englischen oder amerikanischen Flotte irgend welchen Zusammenhang: denn es stützt sich auf die einfache Thatsache, daß unsere Seeinteressen in viel höherem Maße seit 1873 gewachsen sind als unsere Seegewalt. Auf jeden Fall, auch ohne die letzten Verstärkungen der anderen Seemächte, hätte Deutschland doch endlich an die Vermehrung der eigenen Flotte herangehen müssen, weil ihre Stärke den wachsenden Anforderungen nicht mehr entspricht.

In ganz ähnlicher Lage befindet sich Rußland. Am 10. März hat der russische Kaiser durch einen besonderen Erlaß 90 Millionen Rubel oder etwa 200 Millionen Mark zu einer außerordentlichen Vergrößerung der Marine bestimmt. Rußland baut schon seit Jahren mächtige neue Schlachtschiffe und Kreuzer, das ist allgemein bekannt; seine Flotte ist dadurch bedeutend stärker als die deutsche geworden. Wer sich also überlegt, wie leicht heutzutage der im Schwarzen Meer befindliche Theil dieser Flotte die Durchfahrt ins Mittelmeer friedlich oder mit Gewalt erzwingen kann, um wie viel ferner die französische Nordflotte und die russische Ostsee-Flotte den deutschen

Seestreitkräften überlegen sind, der wird sich sagen müssen, daß dieser Erlaß des russischen Kaisers mit unserem Flottengesetz nichts zu thun haben kann. Trotzdem schrieb die „Freisinnige Zeitung“ am 11. März unter Sperrdruck:

„**Die ewige Schraube.** Wie vorauszusehen war, folgt jetzt **Rußland**, dessen Ostsee-Flotte bisher der deutschen Flotte nachstand, dem Beispiel Deutschlands in der **Flottenverstärkung** nach. Ein Ukas vom 10. März an den Finanzminister befiehlt demselben, aus den freien Baarbeständen der Reichsrentei 90 Millionen Rubel für Schiffsbauten als außerordentliche Ausgaben in das Budget für 1898 einzustellen.“

Aber diese Auffassung unserer Oppositionspatrioten ließ sich unmöglich aufrecht halten, die ewige Schraube, das schöne hohle Schlagwort — ist eben selbst für Unentwegte unverdaulich geworden. Man kam zur Einsicht, allerdings durch fremde Belehrung; schon nach zwei Tagen, am 13. März, schrieb dieselbe „Freisinnige Zeitung“:

„Anknüpfend an die Meldung, daß England in Peking nachdrücklichen Einspruch gegen die Abtretung Port Arthurs an Rußland eingelegt habe, erinnert der »Standard« daran, daß 2 Tage nach Uebergabe des englischen Einspruchs der Ukas des Zaren erschien, der die Ausgabe von 90 Millionen Rubeln für den Bau neuer Kriegsschiffe verfüge. Lese man die Aufforderung an die Mandarinen im Lichte der schnellen Entschließung, die an der Newa erfolgte, so werde man fühlen, daß die Zeit sich nähere, wo die Meinungsverschiedenheiten durch die Berufung an die Waffen beglichen werden müssen.“

Nun, das ist ein entschiedener Fortschritt zur Besserung; man sieht also den eigenen Fehler ein und sucht ihn, freilich mit großer Schonung gegen sich selbst, wieder gut zu machen. Immerhin läßt sich leider nicht leugnen, daß die Russen in diesem Falle die Sachlage schneller, mit hellerem Verständniß für die Bedeutung der Seegewalt aufgefaßt haben. Denn über denselben Erlaß des russischen Kaisers berichtet die „St. Petersburger Zeitung“ vom 28. Februar (12. März): „er wird von unserer Presse mit einmüthiger Begeisterung aufgenommen.“ Aus der „Nowoje Wremja“ übersetzt dasselbe Blatt:

„Gerade die Ausgaben für die Flotte, wie ungeheuer sie auch dadurch erscheinen mögen, daß sie auf einmal gemacht werden, bezeichnen eine Fürsorge für den Frieden und die feste Zuversicht, daß er — besonders in Europa — erhalten bleibe. Die Theilung der Einflußsphären der europäischen Mächte in Asien und Afrika wird von den Geschwadern und den Seeleuten vorgenommen. Immer mehr erscheint die Flotte als der lebendige Puls. Kein Wunder, daß Großbritannien erleben muß, wie es in Beziehung auf die Macht in den fernen Gewässern von den übrigen Mächten allmählich eingeholt wird.

Das Marineseptennat in Deutschland, der Schritt, den Rußland jetzt gethan, und Frankreichs budgetmäßige Anweisungen für die Marine — sie alle bezwecken die Herstellung des Gleichgewichts in den Angelegenheiten außerhalb des europäischen Kontinents, auf welchem der Friede nach der Ueberzeugung Aller dauerhaft und unerschütterlich ist und nicht gestört werden wird."

Und die „Petersburger Gaseta" ruft aus: „Jedes russische Herz wird zu seinem grenzenlosen Entzücken erfahren, daß auch die Seekräfte unseres theuren Vaterlandes auf eine noch größere Höhe gelangen und noch größere, der Kraft und Majestät einer Macht ersten Ranges würdige Dimensionen annehmen werden."

Das zeigt wahrlich größeres Verständniß für Flottenfragen, als die „Freisinnige Zeitung" mit ihrem abgedroschenen Schlagwort von der ewigen Schraube. Nur ewige Verschrobenheit kann leugnen, daß wir uns selbst helfen müssen, daß wir uns „zur See formidabel machen" müssen, wenn wir unsere Bewegungsfreiheit auf allen Meeren gegen mögliche Beschränkungsversuche sichern wollen. Das gehört heute geradezu zur Erhaltung der Lebensfähigkeit des deutschen Volkes; wie Alles, was das Leben eines Volkes und auch des Einzelnen fordert, ist die Schaffung und Erhaltung einer Kriegsflotte auch mit Unkosten verknüpft. Aber weil diese Ausgaben unvermeidlich sind, so ist es würdiger, sie ohne zweck- und sinnlose Schlagworte anzuerkennen — als sich gegen

die anderen Völker zu ducken wie die kleinen Staaten, und um Schutz zur See bei Fremden betteln zu gehen. Wer selbst machtlos ist, bleibt der ewigen Schraube fremder Willkür ausgesetzt — das sollte der „Freisinnigen Zeitung“ doch nicht zweifelhaft sein!

Schädigung Hamburgs durch Kaperei und Blockade während der Revolutionskriege.

Als Ergänzung für die im Artikel „Schädigung Hamburgs ꝛc.“ beigebrachten Angaben dürfte eine Reihe von Thatsachen von Interesse sein, die sich aus den Materialien der hamburgischen Archive und anderen Quellen ergeben. Leider hat der große Brand von 1842 so erhebliche Theile der Archivalien aus dieser Zeit vernichtet, daß eine vollständige Uebersicht nicht mehr gegeben werden kann.

Im September 1789 nahmen russische Schiffe zwei von Hamburg ausgehende Schiffe weg. Am 28. schrieb der Rath an den Amtmann in Ritzebüttel:

„Der gegenwärtige Krieg zwischen Schweden und Rußland hat bekanntlich zwei ungerechte Prisen auf der Elbe veranlaßt . . . .

Ew. P. P. vermuthen, daß wir hiewider wirksame Gegenmittel ergriffen haben. Da wir aber, wie Ew. P. P. leicht einsehen, keine Fregatten auf die Elbe zu senden im Stande sind, so haben wir bloß darüber Beschwerde geführt ꝛc.“

Ebenso haben die Schweden ohne jede Berechtigung in dieser Zeit ein hamburgisches Schiff vom Juli bis September in Karlskrona festgehalten, damit es keine Nachricht über sie verbreiten könnte. Im Jahre 1790 brachten sie ein Schiff auf, welches Geld für Waaren nach Riga bringen sollte. Geld war nämlich, nachdem das Schiff bereits abgefahren war, schwedischerseits als Kontrebande erklärt worden. 1794 wurden von den Engländern auf Grund eines bloßen Verdachtes des Handels mit Frankreich 29 theils von Hamburg, theils von der Ostsee nach Italien, Spanien und Portugal bestimmte Schiffe aufgebracht, in denen hamburgische Kaufleute Waaren hatten. Am 8. August 1794 erklärt die Kommerz-Deputation: die größte Gewissenhaftigkeit

in Beobachtung der Verordnungen helfe nichts. Es sei England nicht sowohl darum zu thun, die Zufuhren von Lebensmitteln nach Frankreich zu hindern als Hamburgs ganze Handlung zu Grunde zu richten.

Am 30. September 1795 bringen die Kommerz-Deputirten eine Klage an den Senat, die Engländer hätten eine Reihe von Schiffen aufgebracht, die von einem befreundeten Hafen für Hamburger Rechnung nach Hamburg gingen und in unverdächtigem Fahrwasser angetroffen waren, nur, um dadurch Gelegenheit zu haben, die darin enthaltenen Waaren nach England zu bringen und sie dann zwar wieder freizugeben, aber alsbald zu einem billigen Preise für die Regierung erwerben zu können. Diese Fälle waren etwas bis dahin Unerhörtes.

Schon 1800 schreibt Büsch — „Ueber das Bestreben der Völker neuerer Zeit, einander in ihrem Seehandelsrecht wehe zu thun", S. 167 —:

„Ich hoffe, daß deutsche Leser mir diese aufrichtige Darstellung der Sache danken werden; sie werden es vermuthlich nicht mehr mit solcher Gleichgültigkeit wie bisher in den Zeitungen lesen, daß nun dieses, nun jenes von deutschen Häfen ausgegangene Schiff von den Kriegführenden aufgebracht sei, und dabei bedenken, daß es deutsches, sehr viel deutsches Geld sei, was bei solchen Vorfällen in England hängen bleibt, wie schwer es der deutsche Kaufmann hat, der unter diesen Umständen die deutsche Handlung übers Meer fortsetzen möchte rc. . . . . . ."

Auf Seite 337 heißt es hinsichtlich der Folgen des französischen Dekrets vom 18. Januar 1798, daß die Eigenschaft der Schiffe, ob sie als neutral oder feindlich anzusehen, nunmehr durch die Ladung bestimmt werde, und daß alle auf dem Meere angetroffenen Schiffe, die zum Theil oder ganz mit Waaren aus England oder aus dessen Kolonien beladen seien, für gute Prisen erklärt werden sollten.

„Es war wirklich zwar nicht dem Worte nach, aber in der Ausführung ein allgemeines Verbot aller Seehandlung für Jeden, der die daraus entstehende Gefahr kannte oder nicht durch die aufs Ungeheure steigenden Assekuranzprämien sich sichern konnte oder wollte. Die früheste Folge zeigte sich darin, daß alle Güter von britischen Produzenten nur auf britischen wohlconvoyirten Schiffen aufs Meer gewagt werden konnten. Und weil keine im Kriege begriffene Seemacht neutrale Schiffe unter ihren Convoi oder ihre Eskorte nimmt, so mußten nicht nur Hamburger und Bremer ihre Fahrt auf und von

England einstellen, sondern auch für alle anderen Seereisen war die Sicherheit verloren, weil der Vorwand zur Kaperei nicht leicht fehlen konnte."

So muß er denn berichten, daß in Hamburg ein Schiff nach dem andern wieder auslادet und sich nicht in die See wagt, während die Engländer mit ihren Convois hin und her fahren. Die Franzosen hatten in kurzer Zeit über 300 neutrale Schiffe aufgebracht und konfiszirt. Daß man auch die soziale Seite der Frage zu jener Zeit in England nicht verkannte, geht daraus hervor, daß Büsch auf S. 367 eine Eingabe der englischen Kaufleute um Vermehrung der Convois anführen kann, welche die Wichtigkeit regelmäßigen geschützten Verkehrs damit rechtfertigen:

„Nur dadurch, daß sie ihre Waaren regelmäßig zu Markte bringen können, sind sie im Stande, **Tausende von Arbeitern in Arbeit zu erhalten, die sie sonst entlassen müßten."**

Aber Büsch ist sich auch über die Gründe klar, wieso gerade Deutschland so schwer leiden muß, ebenda S. 429:

„Großbritannien behandelt den Seehandel der Deutschen allemal in seinen Kriegen mit einer Härte, welche nahe an offene Feindseligkeit grenzt. **Das wird es immer thun können, solange die Großen des inneren Deutschlands den deutschen Seehandel als sie gar nicht angehend, sondern bloß als ein Geschäft einzelner freier Reichsstädte ansehen, die sie als Stiefkinder des Deutschen Reiches betrachten."**

Bei der ersten Sperre 1803 und 1804 wurde besonders empfindlich das Ausbleiben von Steinkohlen und Lebensmitteln (Fischen) empfunden. Steinkohlen wurden für die Feuer in Helgoland und Neuwerk und für die Zuckerfabriken gebraucht. Eine Zeit lang mußte man deshalb sogar die Blüsenfeuer auf Neuwerk ausgehen lassen.

Am 3. April 1804 spricht sich der preußische Schifffahrtsinspektor Behrens in einem „Memoire über die Nachtheile der Elb-Blockade für die Handlung Deutschlands, insbesondere für die Königl. Preußischen Staaten, namentlich Schlesien, Berlin, Magdeburg und die preußische Elb-Schifffahrt" aus:

„Durch die Elb-Blockade leidet Hamburg und der ganze Elbstrom nicht nur temporär, sondern diese Blockade eröffnet auch die traurige Aussicht, **daß bei ihrer Dauer die erworbenen Vortheile unwiederbringlich verloren sind."**

In Preußen hatte zwar Emden und Stettin in jener Zeit einen gewissen Aufschwung zu verzeichnen; das Sinken von Magdeburg, Berlin und Schlesien war aber ein weit überwiegender Nachtheil. Der Transport über Stettin aus dem Binnenlande war zu langsam, kostspielig und ungewiß, so daß sein Nutzen sofort mit Aufhören der Blockade zu Ende gehen würde,

„ohne daß dann auch der Handel der übrigen preußischen Provinzen wieder in seinen früheren blühenden Zustand zurückkehrte".

Neben Bremen, das alsbald auch blockirt wurde, wandte sich der Verkehr zum großen Nachtheil des preußischen Handels nach Triest. **Der Handel Magdeburgs wurde vernichtet, weit mehr als ²/₃ seiner Handelsverbindungen gingen verloren. Auch die Flußschifffahrt Berlins nahm Ende 1803 außerordentlich ab**; in der zweiten Hälfte 1802 waren 3300 Matrosen, 1803 nur 2300 Matrosen beschäftigt.

Besonders lehrreich ist übrigens die Schilderung, die Baasch von der Schädigung und Hemmung des amerikanischen Handels durch diese Wirren liefert. (Vergl. „Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika", 1892, Abschnitt 4.) — Er zeigt, wie seit Ende der 90er Jahre durch die Kapereien der Franzosen, alsdann durch die Elb-Sperren der eben erst zur Entwickelung gekommene und viel versprechende Verkehr allmählich vollkommen wieder unterbrochen wurde, wie das Verbot Englands gegen jeden neutralen Handel mit Frankreich und seinen Aliirten vom November 1807 den ganzen amerikanischen Handel vernichtete, so daß 1808 und 1809 aller Verkehr von beiden Seiten aufhörte. Vom 1. November 1806 bis zum 13. Februar 1807 waren in England 40 hanseatische Schiffe aufgebracht, an denen hamburgische Assekuranz-Kompagnien interessirt waren. Am 3. Februar 1807 beschwerte sich der hamburgische Geschäftsträger Colquhoun bei Viscount Howick.

„Die englischen Kaper haben sich seit Kurzem angemaßt, jedes den Hansestädten gehörende Schiff, das auf erlaubten Reisen fährt, ohne Unterschied wegzunehmen, und zwar unter solchen spekulativen Vorwänden, daß, obgleich es den Verordnungen des Königlich englischen Gouvernements gemäß gegenwärtig nicht könne kondemnirt werden, neue Umstände eintreten möchten, welche am Ende zur Kondemnation Anlaß

geben könnten. Die Kaper sind auch noch frecher geworden, seitdem es dahin gekommen, daß in keinem Falle, wo von hanseatischem Eigenthum die Rede ist, durch das Admiralitätsgericht wirklich ein Ausspruch gegeben wird, und nachdem man noch kürzlich durch den Geheimen Rath solchen Schiffen, deren Restitution mit ihren Ladungen durch den Richter anerkannt worden ist, die Lizenzen zu ihrer Abreise verweigert hat. Durch diese Unschlüssigkeit verbleiben solche Schiffe in den Händen der Capteurs, wodurch die unschuldigen Kaufleute, die solche zu verladen haben, großen Schaden leiden in Rücksicht sowohl auf leicht verderbliche Artikel als auch noch vielmehr **auf den gänzlichen Verlust ihres Absatzes.**"

Die Kommerz-Deputation beschwerte sich auf das Lebhafteste beim Senat über die ungeheuren Reklamationskosten, die man auf Schiffe in England hätte, die oft bis zu 50 pCt. stiegen. Am 15. Juni 1807 erklärte Colquhoun in einem Promemoria an die englische Regierung, daß man berechnet habe, im letzten Jahre seien für 3 000 000 Pfd. Sterl. Schiffe und Waaren hanseatischen Besitzes in England aufgebracht, die alle wieder hätten freigegeben werden müssen. Die Unkosten aber für Quarantaine und Lagerung ꝛc., Prozeßkosten, Diebstahl ꝛc. hätten nicht weniger als 1½ Millionen Pfd. Sterl. in dieser Zeit betragen.

„Diese unerwarteten Kalamitäten, welche die Hansestädte so plötzlich erfahren haben, sind die Ursache des Bankerotts 25 angesehener Versicherungskompagnien in Hamburg gewesen, so daß nur noch 7 unter 32 jetzt solvent sind.

Das Schicksal in den folgenden Jahren wird in den nordischen Miscellen, Band 13, 1810, S. 11 dargestellt.

„Unternehmungen nach anderen Welttheilen, Kolonialverbindungen und fast alle Seekommunikationen sind für uns beinahe zur Sage der Geschichte geworden. . . . . Wir haben schon seit Jahren auf allgemeinen Seehandel während der Dauer des Krieges Verzicht geleistet."

Amsinck schätzte („Materialien zur richtigen Beurtheilung der wesentlichsten Rechtsverhältnisse zwischen Hamburg und Frankreich, 1804") die Verluste durch Requisitionen, Beschlagnahmungen von Waaren und Schiffen, die zum großen Theil verbrannt wurden, durch die Franzosen bis zum Dezember 1810 auf über 100 Millionen Franks.

„Und wie groß war bei der täglichen zunehmenden Stockung der Handlung, bei dem immer mehr eintretenden Stillstand der Fabriken und der Zuckerfabriken in Sonderheit die Entbehrung des gewöhnlichen Handelsgewinnes für eine Stadt, welche fast allen ihren Lebensunterhalt

und alle sonstigen Bedürfnisse aus der Fremde holen und also Alles an Fremde bezahlen muß!"

Weiterhin schreibt er:

„Daher lagen Handel und Wandel immer mehr ins dritte Jahr darnieder: 320 Seeschiffe (nach den desfalls bei dem Kommerzkollegio liegenden Listen wenigstens über 12 Millionen Franks an Werth) vermoderten in den Häfen."

Dies sind Proben des Schicksals der Stadt, deren Handel und Schifffahrt, wie von flottengegnerischer Seite so oft behauptet ist, auch ohne Schutz durch Kriegsschiffe sich stets so wohl befunden haben.

Schifffahrtsverkehr in den Haupthafenplätzen Europas.

Die Verkehrsentwickelung in den Haupthafenplätzen Europas ergiebt sich aus folgender Tabelle:

Die Tonnage der angekommenen Schiffe belief sich in Millionen Tonnen im Jahresdurchschnitt:

	1871/75	1896
in Hamburg	1,91	5,84
„ Bremen	0,85	1,73
„ London	4,33	8,99
„ Liverpool	4,09	5,64
„ Triest	0,96	1,78
„ Antwerpen	1,95	5,79
„ Amsterdam	0,37	1,25
„ Rotterdam	1,18	4,64
„ Hâvre	1,23	1,97
„ Marseille	1,90	3,70
„ Genua	0,90	2,82

Zu Anfang der Periode stand Hamburg an dritter Stelle, hinter London und Liverpool und dicht neben Marseille, welches seinerseits noch kurz vorher überlegen gewesen war. Dagegen hat es 1896 auch Liverpool geschlagen, hinter welchem es im Durchschnitt der Jahre 1891/95 noch um rund 160 000 Tonnen zurückstand.

Es hat in dieser Zeit gewonnen der Verkehr von:

Hamburg	3,9	Millionen Tonnen	oder	206 pCt.
Bremen	0,9	„ „	„	105 „
London	4,6	„ „	„	108 „
Liverpool	1,6	„ „	„	38 „
Triest	0,8	„ „	„	85 „
Antwerpen	3,8	„ „	„	192 „

Amsterdam . . .	0,9	Millionen	Tonnen	oder	235 pCt.
Rotterdam . . .	3,4	"	"	"	295 "
Hâvre	0,8	"	"	"	60 "
Marseille	1,8	"	"	"	95 "
Genua	1,9	"	"	"	213 "

In den absoluten Zahlen der Zunahme steht an erster Stelle London; gleich dahinter kommt Hamburg; dann Antwerpen, an vierter Stelle steht Rotterdam, beides Plätze, deren großer Aufschwung wesentlich auf den Verkehr mit ihrem Hinterlande Deutschland zurückzuführen ist.

Prozentual weist Rotterdam die stärkste Zunahme auf, dem Amsterdam und Genua folgen, während Hamburg an vierter, Antwerpen an fünfter Stelle steht,

Am Verkehr der verschiedenen Häfen war die deutsche Flagge betheiligt:

		1871/75	1896
in Hamburg .	mit	31,0 pCt.	41,9 pCt.
" Bremen . .	"	71,2 "	63,1 "
" London . .	"	6,5 "	6,5 "
" Liverpool .	"	2,6 "	0,6 "
" Triest . . .	"	0,6 "	1,5 "
" Antwerpen*)	"	6,2 "	20,6 "
" Amsterdam .	"	4,5 "	5,7 "
" Rotterdam .	"	5,2 "	10,8 "
" Genua . .	"	1,6 "	8,3 "

Für Hâvre und Marseille sind die Zahlen nicht zu ermitteln.

In Bremen und Liverpool hat sich der Verkehr der deutschen Schiffe weniger schnell entwickelt als derjenige der übrigen Flaggen. In London ist die Entwickelung nahezu gleich rasch, in den übrigen Plätzen hat sich der Verkehr der deutschen Schiffe rascher gesteigert als der Gesammtverkehr. Wie ja denn gerade die Verkehrsentwickelung in einigen derselben sich mit aus dem Anlaufen der deutschen Dampfer und der Einrichtung deutscher Linien erklärt.

Beachtenswerth ist die Entwickelung der deutschen im Vergleich mit der englischen Schifffahrt in einigen der Häfen.

---

*) Nur für 1875 zu ermitteln.

Es verkehrten in der Schifffahrt:

Millionen Tonnen:

in:	einheimische		deutsche		englische		fremde insgesammt	
	1871/75	1896	1871/75	1896	1871/75	1896	1871/75	1896
Hamburg	0,59	2,45	0,59	2,45	1,08	2,68	1,31	3,39
Bremen	0,60	1,09	0,60	1,09	0,15	0,53	0,24	0,64
London	2,97	6,48	0,28	0,68	2,97	6,48	1,37	2,51
Liverpool	3,27	4,92	0,08	0,03	3,27	4,92	0,82	0,75
Triest	**) —	—	0,01	0,03	0,17	0,25	**) —	—
Antwerpen*)	0,17	0,47	0,13	1,19	1,31	3,25	**) —	5,31
Amsterdam	0,17	0,51	0,02	0,07	0,09	0,54	0,20	0,75
Rotterdam	0,20	0,77	0,06	0,50	0,82	2,85	0,98	3,87
Hâvre	0,26	0,42	**) —	—	—	—	0,97	1,55
Marseille	1,05	1,88	**) —	—	—	—	0,84	1,83
Genua	0,45	0,72	0,01	0,23	0,23	1,23	0,45	2,92

Die Zahlen von 1871/75 gleich 100 gesetzt, vollzog sich bis 1896 für die verschiedenen Flaggen die Entwickelung nach der Statistik der betr. Häfen wie folgt:

	heimische	deutsche	englische	fremde insgesammt
Hamburg	414	414	249	258
Bremen	181	181	360	263
London	218	205	218	183
Liverpool	150	41	150	—13,4
Triest	**) —	514	149	**) —
Antwerpen	276	915	248	270
Amsterdam	291	434	610	375
Rotterdam	386	823	347	395
Hâvre	166	—	—	159
Marseille	178	—	—	218
Genua	162	1619	540	464

Schließlich mag noch der Werth der See=Einfuhr und der =Ausfuhr der gedachten Plätze miteinander verglichen werden für:

*) Nur für 1875 zu ermitteln.
**) Nicht zu ermitteln.

	1891/95			1896		
	Einfuhr Mk.	Ausfuhr Mk.	Summe Mk.	Einfuhr Mk.	Ausfuhr Mk.	Summe Mk.
in Hamburg .	1 526 888 486	1 177 608 410	2 704 496 896	1 662 872 110	1 327 326 180	2 990 198 290
" Bremen . .	472 386 848,4	235 675 628,4	708 062 476,8	507 974 547	278 124 178	786 098 725
" London . .	2 949 316 563	916 139 004,6	3 865 455 567,6	3 000 197 760	1 048 514 671	4 048 712 431
" Liverpool .	2 095 949 133,7	1 741 025 489,8	3 836 974,624,5	2 114 755 369,7	1 672 309 754,3	3 787 065 124,0
" Triest . . .	316 692 265,8	278 430 520,8	595 122 786,6	299 918 718,3	262 473 264,5	562 391 982,8
" Antwerpen	945 866 200	455 536 548,0	1 401 402 748,0	950 126 800,0	558 040 600,0	1 508 167 400,0
" Amsterdam	—	—	—	—	—	—
" Rotterdam	—	—	—	—	—	—
" Hâvre . . .	734 718 437,2	639 970 602,0	1 374 689 039,2	703 322 190	639 589 363	1 342 911 553
" Marseille .	909 919 919,7	612 895 483,7	1 522 815 403,4	806 610 312	621 469 260	1 428 079 572
" Genua . .	—	—	—	—	—	—

Seeschifffahrtsverkehr in deutschen Häfen.

a) Die Entwickelung des Gesammtverkehrs.

Im Jahre 1873 liefen in deutschen Häfen ein und aus 94 700 Schiffe mit 12,3 Millionen Registertonnen. Die Zahl stieg bis 1895 auf 133 800 Schiffe mit 30,5 Millionen Registertonnen und bis 1896 auf 147 500 Schiffe mit über 31 Millionen Registertonnen. Der Schifffahrtsverkehr der Jahre 1873/75 betrug 12,8 Millionen Tonnen, 1891/95 durchschnittlich 29,8 Millionen Tonnen. Die Zahl der verkehrenden Schiffe hat sich von 1873 bis 1896 vermehrt um 52 800 Schiffe mit über 18,6 Millionen Registertonnen.

Im Jahre 1873 verkehrten 17 100 Dampfschiffe mit 6,4 Millionen Tonnen; 1896 71 500 Dampfschiffe mit über 26,2 Millionen Tonnen. Segelschiffe verkehrten 1873 77 600 mit 5,9 Millionen Tonnen; 1896 76 000 Segelschiffe mit 4,8 Millionen Tonnen. Es hat sich also die Tonnage des Schiffsverkehrs in den deutschen Häfen seit 1873 um 174,3 pCt. vermehrt, und zwar hat sich die Dampfschiffstonnage um über 309,4 pCt. vermehrt und die Segelschiffstonnage um 18,6 pCt. vermindert.

Die überaus große Zunahme des Schiffsverkehrs beruht ganz in der Entwickelung der Dampfschifffahrt.

Im Jahre 1873 umfaßte die Küstenschifffahrt 16 pCt. der Tonnage; bis 1895 war diese Zahl auf 21 pCt. gestiegen. Die Tonnage der in der Küstenschifffahrt verkehrenden Schiffe hat von 1873 bis 1895 um 233 pCt. zugenommen.

Die Seeschifffahrt im Verkehr mit fremden Ländern weist von 1871 bis 1895 eine Steigerung der Schiffszahl von 50 700 auf 52 700 oder rund 4 pCt. auf. Die Tonnage stieg in dieser Zeit von 10,4 auf 24,0 Millionen, d. i. um 131 pCt., und zwar liegt auch hier die überwiegende Vermehrung auf Seiten der Dampfschifffahrt.

Nach Richtungen getrennt, war die überseeische Schifffahrt, der Tonnage nach, am Verkehr der deutschen Häfen betheiligt: 1873 mit 21 pCt.; 1895 mit 29 pCt. Hierbei

ist zu beachten, daß die Verkehrsleistung in der überseeischen Schifffahrt eine ungleich größere ist, so daß die Transportleistung an Meilentonnen in der überseeischen Schifffahrt dem europäischen Schifffahrtsverkehr mindestens gleich stehen dürfte oder in Wahrheit denselben sogar übertrifft.

Die Steigerung liegt überwiegend auf Seiten der überseeischen Länder, wo namentlich die Entwickelung des Verkehrs mit Asien, Afrika und Australien neuerdings ins Auge fällt.

Die deutsche Flagge war am Verkehr der deutschen Häfen im Jahre 1873 mit 48 pCt. der Tonnage, am Dampfschiffsverkehr mit 41 pCt. der Tonnage betheiligt; 1895 mit 52 pCt. der Tonnage und 51 pCt. der Dampfertonnage; 1896 aber nach der Statistik mit 54 pCt. der Tonnage und scheinbar abermals 52 pCt. der Dampfertonnage. In Wahrheit aber stellen sich diese Zahlen vergleichsweise noch höher, da durch Einführung der neuen Vermessungsmethode in Deutschland seit 1895 eine rechnerische Reduktion der Räume der größeren Dampfschiffe stattgefunden hat. Somit dürften beide Zahlen in Wahrheit noch ein wenig zu erhöhen sein.

b) Die Entwickelung des Verkehrs in einzelnen Häfen.

1. Die Richtung des Schiffsverkehrs.

Die wichtigsten deutschen Ostsee-Häfen sind Königsberg, Danzig, Stettin und Lübeck, die wichtigsten Nordsee-Häfen Hamburg und Bremen. Der überseeische Verkehr entfällt fast ausschließlich auf die Nordsee-Häfen, während die Ostsee-Häfen in der Hauptsache auf den Verkehr mit den Küstenländern des baltischen Beckens und mit Großbritannien, Belgien, Frankreich und den Niederlanden beschränkt sind.

In Lübeck fiel 1871 wie 1895 noch nicht ein Prozent der Tonnage der angekommenen und abgegangenen Schiffe auf den Verkehr mit überseeischen Ländern; in Königsberg ist der überseeische Verkehr allmählich ganz minimal geworden, während 1871/75 noch 2 pCt. der Tonnage auf ihn kamen. Danzig verzeichnete 1896 im überseeischen

Verkehr 26 einlaufende und 34 auslaufende Schiffe (1,5 bezw. 2,2 pCt.) der Gesammtzahl. Dagegen hat Stettin einen erheblicheren überseeischen Verkehr, namentlich mit den Vereinigten Staaten; von den einlaufenden Dampfern und Seglern waren 12,2 bezw. 10,2 und von auslaufenden Dampfern und Seglern 7,3 bezw. 4,4 pCt. transozeanische Schiffe.

In allen deutschen Häfen spielt die Küstenschifffahrt im Verkehr mit anderen deutschen Häfen eine bedeutende Rolle, namentlich in Danzig, Königsberg-Pillau und Stettin, weniger in Lübeck. Von besonderer Wichtigkeit ist für Lübeck seit jeher der Verkehr mit Rußland, auf den ungefähr 1/3, und der mit Schweden, Dänemark und Norwegen, auf den etwa die Hälfte der Gesammttonnage der eingegangenen und abgegangenen Schiffe kommt. Königsberg hat einen besonders regen Verkehr mit Großbritannien; der Tonnage nach entfielen auf ihn 1896 32,1 pCt. des Gesammtverkehrs, und zwar bei den eingelaufenen 40 pCt. und bei den ausgelaufenen 24 pCt. Für Danzig sind die skandinavischen Länder und Großbritannien und Irland von gleicher Bedeutung. Auf beide entfiel 1896 ungefähr je ein Viertel der eingelaufenen und ausgelaufenen Schiffe. Für Stettin liegen Zahlen aus dem Jahre 1896 vor, nach denen sich der Verkehr bei Dampfern und Seglern und nach Richtungen gänzlich verschieden gestaltet hat. Unter je 100 eingelaufenen Dampfern kamen 42 aus Großbritannien, während nur 9 von 100 ausgelaufenen Dampfern nach Großbritannien als Bestimmungsland abfuhren. Von den eingegangenen Dampfern entfielen 19,5 pCt. auf skandinavische Häfen, während 34,4 pCt. der abgegangenen Dampfer Häfen von Schweden, Dänemark und Norwegen aufsuchten. Von den Segelschiffen kamen 47 pCt. aus Schweden, Norwegen und Dänemark, während nur 30 pCt. der auslaufenden dorthin abgingen. Für Großbritannien lauten die entsprechenden Zahlen 20 und 10 pCt. Rußland war am Eingang der Dampfer mit 9,6 und am Eingang der Segelschiffe mit 3 pCt., am Ausgang der Dampfer mit 26 und am Ausgang der Segler mit 12 pCt. betheiligt. —

Für die großen Nordsee-Häfen ist der überseeische Verkehr von erheblicher Bedeutung.

In **Bremen** kamen im Jahresdurchschnitt 1872/76 von überseeischen Häfen 615 Schiffe mit 547 170 Registertonnen, von europäischen Häfen 2591 Schiffe mit 370 321 Registertonnen an und gingen nach transatlantischen Häfen 418 Schiffe mit 429 743 Registertonnen und nach Europa 2731 Schiffe mit 418 306 Registertonnen ab. Auf den überseeischen Verkehr entfielen 60 pCt. der ausgehenden und 51 pCt. der einlaufenden Tonnenzahl. Im Jahresdurchschnitt 1892/96 liefen ein:

von überseeischen Häfen: 570 Schiffe mit 1 202 962 Registertonnen 58 pCt.,
von europäischen Häfen: 3504 Schiffe mit 875 732 Registertonnen 42 pCt.

und gingen ab

nach überseeischen Häfen: 346 Schiffe mit 832 146 Registertonnen 40 pCt.,
nach europäischen Häfen: 4070 Schiffe mit 1 249 649 Registertonnen 60 pCt.

Der Gesammtverkehr hat sich von 1,7 auf 4,0 Millionen Registertonnen, also um fast 150 pCt. erhöht; der transatlantische Verkehr hat ebenfalls riesig zugenommen und stellt sich in seinem Prozentantheil noch weit höher, wenn man nur die beladenen Schiffe in Betracht zieht. Dabei ist beachtenswerth, daß die Zahl der überseeischen Schiffe trotz der großen Steigerung ihrer Tonnage geringer geworden ist.

Der Seeverkehr Bremens vertheilte sich im Jahresdurchschnitt 1872/76 und 1892/96 nach den Hauptrichtungen folgendermaßen:

(in tausend Registertonnen der abgegangenen und eingelaufenen Schiffe):

Richtung	1872/1876		1892/1896	
	Angekommen	Abgegangen	Angekommen	Abgegangen
Deutschland	62,5	72,3	271,3	333,4
Großbritannien	194,8	253,7	292,7	689,0
Uebriges Europa	113,0	92,3	311,4	227,2
Europa	370,3	418,3	875,7	1249,7

Richtung	1872/1876		1892/1896	
	Angekommen	Abgegangen	Angekommen	Abgegangen
Nordamerika	427,9	373,9	808,0	587,7
Mittel- und Südamerika	46,0	24,6	157,0	128,3
Westindien	8,6	9,9	12,3	18,3
Asien	61,3	16,2	180,0	51,3
Afrika und Australien	3,2	5,1	45,7	46,5
Ueberseeische Länder	547,2	429,7	1203,0	832,2
Zusammen	917,5	848,0	2078,7	2081,8

Noch erheblich größer ist die Entwickelung der überseeischen Schifffahrt in Hamburg, wo im Jahresdurchschnitt 1871/80 unter 5502 überhaupt eingelaufenen Schiffen 832 aus überseeischen Häfen kamen und unter 5513 ausgelaufenen 745 nach überseeischen Häfen abgingen, während 1896 unter 10 477 eingehenden 1496 transozeanische und unter 10 371 ausgehenden 1284 transozeanische Schiffe waren. Der Tonnage nach hat sich der Schiffsverkehr in Hamburg im Jahresdurchschnitt 1871/80 gegenüber dem Jahre 1896 ungefähr verdreifacht, **der überseeische Verkehr dagegen mehr als vervierfacht**; der Verkehr mit den europäischen Häfen hat dagegen nur um etwa 140 pCt. zugenommen. Von der Gesammttonnage der verkehrenden Schiffe entfielen 1871/80 22,4 pCt. und 1896 36,3 pCt. auf den überseeischen Verkehr.

Beachtenswerth ist weiterhin, daß 1896 zum ersten Male die deutsche Flagge im hamburgischen Hafen nach Zahl und Tonnage der verkehrenden Schiffe über die englische dominirt hat. Im Hafen von Bremen dagegen war die deutsche Flagge schon in den vierziger Jahren allen übrigen Flaggen fast um das Doppelte überlegen.

Der Schiffsverkehr von Hamburg vertheilte sich seit 1871 in folgender Weise auf die einzelnen Hauptrichtungen:

(In Tausend Registertonnen.)

Richtung	1871/80		1881/90		1891/95		1896	
	Angekommen	Abgegangen	Angekommen	Abgegangen	Angekommen	Abgegangen	Angekommen	Abgegangen
Deutschland	124,3	91,9	232,9	178,5	487,4	403,1	609,3	491,1
Russische Häfen am weißen Meer	1,2	2,8	0,8	1,3	0,4	1,9	0,1	2,8
Russische Ostsee-Häfen	3,3	15,3	22,8	32,7	30,7	60,9	86,6	114,6
Russische Häfen am Schwarzen Meer	6,1	1,2	82,7	32,7	204,7	60,9	250,3	9,8
Schweden, Norwegen und Dänemark	72,2	102,1	134,8	164,0	247,7	290,3	281,2	345,8
Großbritannien und Irland	1268,3	1372,3	1840,3	2041,9	2184,1	2821,2	2137,8	2767,6
Niederlande, Belgien, Frankreich am atlantischen Ozean	144,7	133,2	248,1	193,7	295,4	218,5	287,4	341,4
Mittelmeerländer	48,1	35,8	184,7	149,8	372,4	176,7	228,5	161,8
Europa	1668,4	1754,5	2746,0	2770,6	3872,8	3991,5	3981,4	4134,8
Grönland, Brit. Nordamerika und Vereinigte Staaten am atlantischen Ozean	220,2	223,4	474,1	507,4	758,2	795,5	907,9	876,6
Ostküste von Mexiko und Centralamerika, Westindien, Neu-Granada	70,1	54,1	120,9	92,2	163,7	152,1	155,6	121,0
Venezuela, Guyana, Brasilien, Südamerika am atlantischen Ozean	60,8	75,8	144,5	190,8	268,9	293,0	319,4	342,2
Westküste Amerikas	103,5	36,3	181,0	88,5	308,2	161,0	404,9	202,2
Afrika	14,0	21,7	66,8	85,6	195,6	230,0	842,8	248,9
Asien	40,1	31,3	120,9	92,5	384,0	276,9	372,4	275,2
Australien	20,1	10,8	17,3	46,0	53,0	71,8	62,4	79,4
Außereuropäische Länder	537,9	453,3	1123,0	1105,0	2131,4	1982,2	2463,8	2165,6
Zusammen	2206,3	2207,8	3869,0	3875,6	6004,2	5973,7	6445,2	6300,4
Auf den Verkehr mit Europa entfallen	75,6%	79,5%	71,0%	71,5%	64,5%	66,8%	51,2%	65,6%
	77,6%		71,2%		65,7%		63,7%	
Auf den überseeischen Verkehr entfallen	24,4%	20,5%	29,0%	28,5%	35,5%	33,2%	48,8%	34,4%
	22,4%		28,8%		34,3%		36,3%	

2. Die Entwickelung der Segelschifffahrt und der Dampfschifffahrt.

In fast allen deutschen Häfen hat sich seit 1871 die Zahl wie die Tonnage der verkehrenden Segelschiffe erheblich vermindert. Die große Steigerung des Gesammtverkehrs ist also durch die ungeheure Entwickelung des Dampfschiffverkehrs hervorgerufen worden.

In Königsberg-Pillau liefen im Jahresdurchschnitt 1871/75 2191 Schiffe mit 357 638 Tonnen Raumgehalt ein, unter denen sich 622 Dampfer mit 226 448 Tonnen befanden; im Jahresdurchschnitt 1891/95 liefen 1802 Schiffe mit 576 303 Tonnen ein, darunter 1271 Dampfer mit 529 854 Tonnen. Die Gesammttonnage der eingelaufenen Schiffe hatte sich also um 61 pCt. erhöht, ihre Zahl um 18 pCt. verringert. Dagegen ist die Zahl wie die Tonnage der Dampfer um 104 bezw. 131 pCt. gestiegen, während die Zahl wie die Tonnage der Segler um 66 bezw. 64 pCt. gefallen ist. Die Segelschiffstonnage ist von 37 auf 8 pCt. der Gesammttonnage zurückgegangen.

In Danzig betrug im Jahresdurchschnitt 1871/75 der Gesammteinlauf 1889 Schiffe mit 393 575 Reg.-Tonnen, unter denen die 1568 Segler mit 271 179 Tonnen 69 pCt. der Tonnage ausmachten. Während 1871/75 nur 321 Dampfer eingelaufen waren, liefen 1896 1272 Dampfer ein, die mit 565 365 Reg.-Tonnen 90 pCt. der Gesammttonnage ausmachten, so daß auf die 539 Segler nur noch 10 pCt. entfielen; von 1871/75 bis 1896 ist die Zahl der eingelaufenen Segelschiffe um 67 pCt., ihre Tonnage um 77 pCt. gefallen.

In Stettin kamen im Jahre 1871 933 Dampfer mit 220 941 Reg.-Tonnen und 1622 Segler mit 195 308 Reg.-Tonnen ein. 1896 liefen ein 3191 Dampfer mit 1 225 106 Reg.-Tonnen und 1301 Segler mit 108 739 Reg.-Tonnen. Die Segelschiffstonnage betrug 1871 47 und 1896 8 pCt. der Gesammttonnage. Während die Zahl der Dampfer um 242 und ihr Raumgehalt um 454 pCt. gestiegen ist, ist die Zahl der Segler um 20 und ihre Tonnage um 44 pCt. gefallen.

In Lübeck liefen 1871/75 unter 2357 Schiffen 813 Dampfer und 1545 Segelschiffe ein. Die Segel-

schiffstonnage betrug 121 800 Tonnen oder 47 pCt. der Gesammttonnage. Im Jahresdurchschnitt 1891/95 war die Zahl der Dampfer auf 1483, also um 82 pCt. gestiegen, während die Zahl der Segelschiffe auf 823, also um 47 pCt. gefallen war. Die Segelschiffstonnage war um 76 632 Tonnen, also um 37 pCt. in sich und auf 15 pCt. der Gesammttonnage zurückgegangen, während diese letztere sich gerade verdoppelt hatte.

Das gleiche schnelle Vordringen der Dampfschiffe findet sich auch in den Nordsee-Häfen, von denen Bremen im Jahresdurchschnitt 1872/76 im Ausgang wie Eingang bei Seglern und Dampfern den gleichen Tonnengehalt zu verzeichnen hatte, während in Hamburg schon im Jahresdurchschnitt 1871/80 die Dampfschiffstonnage der Segelschiffstonnage um mehr als das Dreifache überlegen war. Im Jahresdurchschnitt 1872/76 liefen in Bremen 574 Dampfer und 2632 Segelschiffe von zusammen 917 491 Tonnen Raumgehalt ein, an denen Segler und Dampfer mit je 50 pCt. betheiligt waren. Im Jahresdurchschnitt 1892/96 dagegen betrug die Zahl der einlaufenden Dampfer 1938 mit 1 745 378 Reg.-Tonnen und die der Segler 2136 mit 333 316 Tonnen. Die Segelschiffstonnage betrug nur noch 16 pCt. der Gesammttonnage und war gegen 1872/76 um 27 pCt. gefallen, die Zahl der Dampfer aber hatte sich um 254 und ihre Tonnage um 280 pCt. erhöht, während die Gesammttonnage um 127 pCt. gestiegen war.

Im hamburgischen Hafen waren schon 1871/80 die Dampfer nicht nur der Tonnage, sondern auch der Zahl nach den Seglern überlegen. Der Einlauf der Dampfer stellte sich auf 2854 mit 1 689 923 Reg.-Tonnen, denen 2648 Segler mit 516 331 Tonnen gegenüberstanden. Im Jahresdurchschnitt 1891/95 liefen 6436 Dampfer mit 598 388 Tonnen und im Jahre 1896 7497 Dampfer mit 5 679 542 Tonnen ein. Die Zahl der Dampfer ist von 1871/80 bis 1891/95 um 126 pCt. und bis 1896 um 163 pCt., ihre Tonnage um 214 pCt. bezw. 236 pCt. gestiegen. Einen absoluten Rückgang der Segelschiffe finden wir im hamburgischen Hafen nicht, da die Segelschiffe im transozeanischen Verkehr eine große Bedeutung behalten haben. Im Jahresdurchschnitt 1871/80 liefen in Hamburg

2648 Segelschiffe mit 516 331 Tonnen ein, im Jahresdurchschnitt 1891/95 war die Zahl der einlaufenden Segler (2492) etwas niedriger, ihre Tonnage (655 826 Tonnen) ganz beträchtlich (27 pCt.) höher. Im Jahre 1896 findet sich eine bedeutende Steigerung sowohl der Zahl (2980) wie der Tonnage (765 625) Tonnen) der Segelschiffe. Ihr Antheil an der Gesammttonnage ist aber trotzdem bedeutend gefallen. Er betrug 1871/80 23,4, 1891/95 11,0 und 1896 11,9 pCt. Gleichzeitig hat sich die Gesammttonnage der einlaufenden Schiffe von 1871/80 bis 1891/95 um 170, bis 1896 um 192 pCt. gehoben, sich also beinahe verdreifacht.

Die Zahl der auslaufenden Schiffe hat sich in allen Häfen in analoger Weise entwickelt, so daß auf Mittheilung der Zahlen verzichtet werden kann.

3. Die Entwickelung der Seeeinfuhr und Seeausfuhr.

Mit der allgemeinen Steigerung unseres Außenhandels und der großen Zunahme des Schifffahrtverkehrs in den deutschen Häfen ist eine sehr erhebliche Vermehrung des deutschen Seehandels eingetreten, über dessen Entwickelung in den wichtigsten Häfen die nachstehenden Tabellen (S. 118—120) orientiren.

Es ergiebt sich, daß seit 1871 in allen aufgeführten Häfen eine erhebliche Steigerung der Einfuhr- wie der Ausfuhrmengen eingetreten ist, hinter der freilich die Werthsteigerung infolge des allgemeinen Preisrückganges überall erheblich zurückgeblieben ist.

Am weitaus größten ist die Zunahme des Seehandels, namentlich der Ausfuhr, in Hamburg und Bremen, worin sich wiederum die steigende Wichtigkeit unseres Verkehrs mit den überseeischen Ländern zeigt. In Hamburg hat der Seehandel der Menge nach um 237, dem Werthe nach um 130 pCt., in Bremen der Menge nach um 166, dem Werthe nach um 86 pCt. zugenommen; die bremische Ausfuhr verzeichnet eine Gewichtssteigerung um das Zweieinhalbfache.

Unter den Ostsee-Häfen hat nur Stettin eine Verdoppelung seines Seehandels erfahren, bei

1. Königsberg-Pillau
(ausschließlich des Transithandels).

Jahre	Gewicht (in Tonnen à 1000 kg) der Einfuhr	der Ausfuhr	des Handels	Werth (in Millionen Mark) der Einfuhr	der Ausfuhr	des Handels
1871—1875 . . .	220 106	377 257	597 363	78	83	161
1891—1895 . . .	401 786	582 174	983 960	63	89	152
1896	472 451	559 715	1 032 166	74	79	153
Prozent. Steigerung von 1871—1875 bis 1891—1895 .	+ 82	+ 54	+ 65	— 19	+ 7	— 6
Prozent. Steigerung von 1871—1875 bis 1896 . . .	+ 115	+ 48	+ 73	— 5	— 5	— 5

2. Danzig.

Jahre	Gewicht (in Tonnen à 1000 kg) der Einfuhr	der Ausfuhr	des Handels	Werth (in Millionen Mark) der Einfuhr	der Ausfuhr	des Handels
1871—1875 . . .	386 933	490 336	877 269	50,0	60,6	110,6
1891—1895 . . .	568 690	566 608	1 135 298	73,7	93,4	167,1
1896	725 384	668 616	1 394 000	92,6	105,7	198,3
Steigerung in Prozenten: 1871—1875 zu 1891—1895 . .	+ 47	+ 16	+ 29	+ 47	+ 54	+ 46
1871—1875 zu 1896	+ 87	+ 36	+ 58	+ 85	+ 74	+ 79

3. Stettin.

Jahre	Gewicht (in Tonnen à 1000 kg) der Einfuhr	der Ausfuhr	des Handels	Werth (in Millionen Mark) der Einfuhr	der Ausfuhr	des Handels
1881—1885 . . .	903 698	453 284	1 356 982	165	127	292
1891—1895 . . .	1 580 648	606 570	2 187 218			
1896	2 049 224	676 461	2 725 685			
Steigerung in Prozenten:						
1881—1885 zu 1891—1895 . .	+ 75	+ 12	+ 61			
1881—1885 zu 1896	+ 127	+ 49	+ 101			

4. Lübeck.

Jahre	Gewicht (in Tonnen à 1000 kg) der Einfuhr	der Ausfuhr	des Handels	Werth (in Millionen Mark) der Einfuhr	der Ausfuhr	des Handels
1871—1875 . . .	285 821	71 764	357 585	47,5	90,4	137,9
1891—1895 . . .	409 218	1 749 847	584 203	65,0	125,1	190,1
1896	425 083	185 040	610 129	66,2	123,6	189,8
Steigerung in Prozenten:						
1871 - 1875 zu 1891—95 . . .	+ 43	+ 144	+ 64	+ 37	+ 38	+ 38
1871—1875 zu 1896	+ 49	+ 158	+ 71	+ 39	+ 37	+ 37

5. Bremen.

Jahre	Gewicht (in Tonnen à 1000 kg)			Werth (in Millionen Mark)		
	der Einfuhr	der Ausfuhr	des Handels	der Einfuhr	der Ausfuhr	des Handels
1872—1876 . . .	414 791	148 907	563 698	326,2	163,6	489,8
1882—1886 . . .	500 876	296 003	796 879	342,8	186,8	529,6
1892—1896 . . .	890 457	478 646	1 369 103	502,6	328,7	831,3
1896	989 603	517 875	1 507 478	549,3	372,3	921,6
Steigerung in Prozenten:						
1872—1876 zu 1892—1896 . .	+ 115	+ 222	+ 141	+ 54	+ 101	+ 72
1872—1876 zu 1896	+ 139	+ 248	+ 166	+ 65	+ 121	+ 86

6. Hamburg.

Jahre	Gewicht (in Tonnen à 1000 kg)			Werth (in Millionen Mark)		
	der Einfuhr	der Ausfuhr	des Handels	der Einfuhr	der Ausfuhr	des Handels
1871—1880 . . .	2 102 243	968 431	3 070 674	874,6	597,1	1371,7
1881—1890 . . .	349 590	2 000 137	2 349 727	1045,8	981,4	2027,2
1891—1895 . . .	5 755 747	2 692 874	8 448 621	1559,0	1267,2	2826,2
1896	7 103 862	3 240 666	10 344 528	1713,1	1439,2	3152,3
Prozent. Steigerung 1871—1880 zu 1881—1890 . .	+ 173	+ 178	+ 175	+ 78	+ 112	+ 106
1871—1880 zu 1896	+ 237	+ 235	+ 237	+ 96	+ 141	+ 130

den übrigen Häfen bleibt die Zunahme unter 100 pCt. Im Gegensatz zu Hamburg, Bremen und Lübeck, wo namentlich die Ausfuhr stark zugenommen hat, weisen Königsberg, Danzig und Stettin höhere Einfuhrzahlen auf.

Sollbestand der Flotte und Beschaffungsfrist.

In der Sitzung der Budgetkommission des Reichstages am 26. Februar betonte Referent Abg. Dr. Lieber mit großer Bestimmtheit, die erste Sitzung habe das Ergebniß gehabt, daß es sich in dem Gesetze in der That um einen Organismus handle und nicht um die Bewilligung einzelner Schiffe. Die Forderung einer dauernden Festsetzung sei die logische Folge und deshalb nicht mehr von der Hand zu weisen.... Sodann habe die Kommission gehört, daß der Plan in sich sorgfältig erwogen sei und auf mehrjährigen praktischen Erfahrungen beruhe.... Die gesetzliche Regelung wäre eben erst mit dem Augenblick möglich geworden, wo man auf Grund gewonnener Erfahrungen in der Lage war, dem Reichstag einen festen Plan vorzulegen.

Wer den Sollbestand der Flotte selbst will, der muß auch die gesetzliche Festlegung der Frist wollen, innerhalb deren dieser Bestand erreicht werden muß. Wer sich weigert, der Bemessung der Bauzeit zuzustimmen, kann sich dem Verdachte nicht entziehen, daß er sich mit dem Hintergedanken trägt, entweder die Fertigstellung der Schiffsbauten für den Flotten-Sollbestand auf die lange Bank schieben zu wollen, oder auf Zwischenfälle zu hoffen, die dasselbe Ergebniß bewirken. Durch nichts wird die Entschlossenheit unseres Volkes und seiner parlamentarischen Vertretung, in absehbarer, fest begrenzter Zeit im Besitz einer unseren Bedürfnissen und Interessen entsprechenden Kriegsflotte zu sein, so klar und entschieden bekundet, als durch die Festsetzung der Beschaffungsfrist. Der Eindruck hiervon auf das Ausland würde nicht minder tief sein als die Nachwirkung für unsere inneren Verhältnisse.

Uebrigens ist das von den grundsätzlichen Gegnern der Flottenverstärkung vielgeschmähte Septennat in der Budgetkommission dadurch beseitigt worden, daß ein Antrag des Abg. Müller-Fulda (Centrum), die Baufrist für das Flottenretablissement statt auf 7 auf nur 6 Jahre zu bemessen, mit Dreiviertel-Majorität angenommen worden ist, nachdem Staatssekretär Admiral Tirpitz folgende Erklärung abgegeben hatte:

„Auf den von Herrn Müller-Fulda gestellten und seitens der hohen Kommission angenommenen Antrag, den Herrn Reichskanzler um Auskunft zu ersuchen, welche Bedenken entgegenstehen, die erforderlichen Neubauten bereits in 6 statt 7 Jahren fertigzustellen, habe ich im Auftrage des Herrn Reichskanzlers zu erklären, daß keinerlei Bedenken entgegenstehen, die verbündeten Regierungen es vielmehr nach Ansicht des Herrn Reichskanzlers **mit Dank** begrüßen würden, wenn zunächst die hohe Kommission und später der hohe Reichstag der vom Abg. Müller-Fulda angeregten Aenderung zustimmen würden. Es erwachsen thatsächlich erhebliche militärische und politische Vortheile daraus, daß die in Aussicht genommene Organisation bereits ein volles Jahr früher zur Durchführung gelangt. Die Schiffbaukosten werden dadurch nicht gesteigert, nur wird die Maximalsteigerung des Ordinariums bereits ein Jahr früher erreicht."

Ueber Schiffbau.

Der fortgesetzte Aufschwung des deutschen Schiffbaues ergiebt sich aus folgenden Zahlen:

Ende Februar 1898 waren auf den 11 bedeutendsten deutschen Schiffswerften beschäftigt 24 220 Arbeiter und außerdem wurden in diesen Betrieben 12 494 Pferdekräfte verwendet.

Setzt man nach Engel die Leistungen einer Pferdekraft = 24 Menschenleistungen, so ergiebt sich für diese 11 Betriebe eine beschäftigte Arbeitsleistung von 324 076 Menschenkräften.

Die Zahlen sind mit der Gewerbestatistik von 1895 nicht vergleichbar, da in jener die Schiffbaubetriebe getrennt von den übrigen in einem großen Werftbetriebe vereinigten Betrieben, wie Maschinenbauabtheilungen u. s. w., gezählt sind und sie außerdem die elektrisch angetriebenen Pferdekräfte nicht berücksichtigt hat, während im vorliegenden Falle die Werftbetriebe als Ganzes gezählt und die elektrischen Pferdekräfte eingeschlossen sind. Nach der Gewerbezählung von 1895 waren in 46 Betrieben mit mehr als 50 Arbeitern im Ganzen 28 600 Arbeiter beschäftigt und 8556 Pferdekräfte, was einer Arbeitsleistung von 233 944 Menschenkräften entsprechen würde.

Ueber Seefischerei.

(Vergl. den Art. „Seefischerei" im 1. Band von Nauticus.)

Nach der vom Reichsamt des Innern herausgegebenen Statistik betrug am 1. Januar 1898 die Hochseefischereiflotte der Nordsee 563 Fahrzeuge mit 94 898 cbm und 3503 Mann Besatzung; darunter waren 117 Dampfer mit 48 027 cbm Raumgehalt und 1185 Mann Besatzung. Die Leistungsfähigkeit der gesammten Flotte betrug somit 190 942 cbm; sie hat sich also seit dem Jahre 1887, wo sie 34 000 cbm betrug, verfünfeinhalbfacht. (Das Verhältniß von Tonnen zu cbm ist übrigens 1 Registerton = 2,82 cbm.)

Ueberseeische Interessenpolitik.

In seiner Broschüre „Deutsche Weltpolitik" sagt der bekannte Leiter des Alldeutschen Verbandes, Professor Dr. Ernst Hasse:

„Ohne daß wir es gemerkt haben, ist die Volkswirthschaft der Kulturvölker, auch des deutschen, zu einer die ganze Erde umfassenden Weltwirthschaft geworden, und ohne es zu merken, ist auch das Deutsche Reich über die Maße einer europäischen Großmacht zu einer Weltmacht hinausgewachsen. Es handelt sich nur darum, ob Deutschland in der Weltwirthschaft und im Konzert der

Weltmächte eine passive oder eine aktive Rolle spielen kann und soll?

Es wäre mehr als überflüssig, heute noch den Nachweis führen zu wollen, daß unsere Wirthschaft, ohne aufzuhören eine nationale zu sein, alle wesentlichen Merkmale einer Weltwirthschaft aufweist. Dank einer ungeahnten Entwickelung der Verkehrseinrichtungen haben sich die Berührungen aller Völker vertausendfacht. Der Weltmarkt hat eine beherrschende Stellung gewonnen. Der Werth des Welthandels hat sich im jüngsten Menschenalter mehr als verdoppelt. Dabei steigt bei allen europäischen Kulturvölkern von Jahr zu Jahr der Antheil des überseeischen Handels an dem auswärtigen Handel überhaupt. Eine immer steigende Zahl von Volksgenossen ist mit ihren Erzeugnissen auf den Markt fremder Erdtheile und mit den Bezugsquellen ihrer Rohstoffe, Genußmittel und leider auch Nahrungsmittel auf überseeische Gebiete angewiesen.

Wenn man von den Engländern absieht, so giebt es kein Volk der Erde, daß in gleichem Maße wie das deutsche über die ganze Erde verbreitet ist. Ja wenn man die außerbritischen und deutschen Herrschaftsgebiete ausschließlich in Betracht zieht, so ist die Verbreitung der Deutschen eine noch größere als die der Briten.

Und wollte Jemand noch leugnen, daß wir Deutschen mit unserem ganzen Handel und Wandel, mit unserem Volksthum mitten in der Weltwirthschaft drin stehen?

Nein, wer sich nicht überhaupt gegen die Anerkennung der Thatsache eines Zustandes der Weltwirthschaft sträuben will, der muß anerkennen, daß das Deutsche Reich und das deutsche Volk mehr als die meisten anderen Kulturvölker Europas zur Beantheiligung an der Weltwirthschaft berufen sind, und daß sie schon jetzt in dieser, ohne es zu merken, vielfach eine führende Stellung einnehmen.

Ohne Zweifel hat das deutsche Volk heute in Künsten und Wissenschaften die Führung, und die Welt staunt darüber, wie dieses angeblich unpraktische Volk heute auch die Schätze seines gelehrten Wissens und Könnens in der Wirthschaft zu verwerthen weiß. Um unsere Fachschulen, um die Beziehungen unserer Universitäten zur Landwirthschaft, zur Chemie, zur Technik, zu den vervielfältigenden

Künsten beneidet uns alle Welt. Von Williams in seinem Made in Germany und von anderen Engländern und Franzosen erfahren wir, wie beängstigend das Aufblühen unseres Gewerbefleißes auf die großen Industriestaaten wirkt, die da glaubten, das Monopol aller Ausfuhrgewerbe zu besitzen."

Ferner:

„»Das Wesen namentlich der weltwirthschaftlichen Macht Englands liegt in der Art der Verwendung seines Kapitals, nicht etwa in der absoluten Größe desselben, die ja erst das Ergebniß solcher Verwendung ist. Wir haben genügend überflüssiges Kapital, um deutsche Weltwirthschaft zu inauguriren, wenn wir nur den nöthigen Sinn und den freien Blick hätten, um dasselbe in einem weiteren weltumfassenden Wirkungskreise zu bethätigen.«

Wir möchten diese Gedanken Hübbe-Schleidens (1882!) in die Form kleiden, daß wir sagen, eine deutsche Weltpolitik muß das in Milliarden im Auslande befindliche, aber Fremden dienstbare Geld in deutsches Kapital verwandeln. Statt daß wir Fremden Darlehen machen, über die diese nach ihrem Gutdünken verfügen und uns nach Belieben Zinsen zahlen oder auch nicht, müssen ausländische auf deutschem Kapital aufgebaute Unternehmungen einen deutschen Charakter annehmen oder behaupten.

Daß Geld ein Machtmittel ist, vielleicht heute das wichtigste, weiß Jedermann. Aber der Deutsche macht im Auslande in seiner internationalen Bescheidenheit, seiner »Objektivität«, seiner Anpassung an das Fremde und Unterordnung unter die Fremden davon fast niemals Gebrauch. »Der Londoner Kredit trägt vielleicht mehr als irgend etwas anderes dazu bei, die Weltwirthschaft mehr und mehr für England zu monopolisiren und den Verkehr der ganzen überseeischen Welt zu anglisiren.« (Hübbe-Schleiden.) Heute ist nichts in Deutschland so unvolksthümlich und so unbeliebt, als die Börse und das bewegliche Großkapital. Beide würden frische Lebenskräfte und eine bislang ungeahnte volksthümliche Beliebtheit gewinnen, wenn sie sich im großen Stile und planmäßig in den Dienst einer deutschen Weltpolitik stellen wollten.

Wird nun eine deutsche Weltpolitik zur Weltherrschaft, zur Errichtung eines deutschen Weltreiches führen müssen?

Ja und nein!

Jede Politik, die diesen Namen beansprucht, strebt nach einer gewissen Machtentfaltung, einer gewissen Herrschaftsausübung. Das unterscheidet sie eben von dem Manchesterthum, das nichts anders ist, als ein Verzicht auf das Wollen zur That.

Gewiß wird eine solche deutsche Weltpolitik auch zu einer Herrschaft über Naturvölker und Völker von niederer Kultur führen. Hierin liegt ja, was Hübbe-Schleiden schon 1879 nachgewiesen hat, die höchste Anwartschaft auf einen hohen wirthschaftlichen Gewinn, aber auch die einzige Möglichkeit, die höchsten Aufgaben der Menschheit zu erfüllen, nämlich die Erhebung von Barbaren zu Kulturvölkern. Das deutsche Volk, ohne Zweifel das berufenste gerade für diese Aufgabe, hat sich merkwürdiger Weise zuletzt unter allen großen Völkern der Gegenwart gerade auf diese seine Aufgabe besonnen. Die heutige Unsicherheit des Auftretens auf diesem Gebiete ist nichts anderes, als der Einfluß einer künstlich fortgesetzten Abhaltung von der natürlichen Bethätigung."

Seitdem das deutsche Volk immer mehr zu der Erkenntniß kommt, welche große Bedeutung der überseeische Export für seine ganze wirthschaftliche Existenz hat, wird die Ueberzeugung von der unumgänglichen Nothwendigkeit einer Sicherung der deutschen Seeinteressen in fast täglich steigendem Maße Gemeingut aller Kreise des Volkes. Erfreulicherweise hat auch in allen Kreisen das Verständniß für Deutschlands überseeische Interessen sich gehoben, seitdem das Deutsche Reich festen Fuß im fernen Osten, in Kiaotschau, gefaßt hat. Ohne Zweifel haben zur schnelleren Klärung der Sachlage auch die Bestrebungen anderer Länder mitgewirkt, die darauf ausgehen, sich wirthschaftlich abzuzweigen und unserer Industrieausfuhr Schwierigkeiten zu bereiten, also z. B. auch die Kündigung der englischen Handelsverträge. Aber es ist noch nicht überall klar genug erkannt worden, daß jede überseeische

Politik, die wirklich energisch unsere Handelsinteressen vertritt, die für die stetige Entwickelung und Förderung der deutschen Handelsausfuhr sorgt und die Pioniere des deutschen Unternehmungsgeistes mitsammt ihrer Kapitalien schützt — **ohne Rückhalt einer starken Flotte ganz in der Luft schwebt,** ja daß gerechtes und furchtloses Eintreten für deutsche Interessen ohne das kriegsbereite Machtinstrument der Flotte zu sehr gefährlichen Verwickelungen und zu sehr beschämenden Demüthigungen führen muß, und **daß es also ein Unding ist, einer Politik heute zuzustimmen und ihr morgen die Mittel zu versagen, die sie braucht. Dafür wird das deutsche Volk sicherlich kein Verständniß haben.**

Der Nationalökonom Prof. Dr. C. J. Fuchs-Freiburg hat in der Münchener Flottenumfrage klar bewiesen, daß die Verstärkung unserer Flotte für **jeden** wirthschaftspolitischen Standpunkt nothwendig ist; aber zugleich macht er in energischer Form darauf aufmerksam, daß wir auch noch andere, imponderabile, überseeische Interessen zu schützen haben. Er sagt nämlich:

„Aber ich kann diesen Nachweis der unbedingten volkswirthschaftlichen Nothwendigkeit der Flottenvermehrung nicht schließen, ohne dem Bedauern Ausdruck zu geben, daß er überhaupt nöthig ist. Sind wir denn wirklich ein solches Krämervolk geworden, daß wir bei Allem fragen müssen: Was bringt es ein? Was für wirthschaftliche, was für Geldinteressen stehen in Frage? Schlägt uns denn das Herz nicht mehr höher bei Thaten, die zum Ruhm unseres Vaterlandes gereichen, ohne etwas einzubringen, und packt uns der Zorn nicht mehr, wenn bloß unsere Ehre angegriffen wird und nicht die wirthschaftlichen Interessen? Sind wir schlimmer geworden als die Engländer, die *wir* so gern als Krämervolk bezeichnen und die doch gerade ein so starkes Gefühl für die nationale Ehre besitzen, die alle kleinlichen Parteirücksichten beiseite setzen und wie *ein* Mann sich erheben, wo diese nationale Ehre verletzt, wo *ein* britischer Bürger irgendwo in der Welt in Gefahr ist, gleichviel wie viel Pfund Sterling er repräsentirt? Das ist es, was uns fehlt und was diese Bewegung für die Flotte uns geben

muß und hoffentlich geben wird: nicht nur das Verständniß für die wirthschaftliche Nothwendigkeit einer Verstärkung unserer Seemacht, sondern vor Allem den hochgespannten Nationalstolz, das feine, leicht verletzliche nationale Ehrgefühl, weit entfernt doch von beschränktem, sich selbst überhebendem Chauvinismus; die Erkenntniß, daß es noch eine andere Ehre giebt für unser Volk, als daß unser Handel den aller anderen Länder an rascher Entwickelung schlägt. . . .

Das ist es, was noth thut: etwas weniger kritikloser Stolz auf unsere kommerzielle und industrielle Ueberlegenheit, die zum Theil gar keine ist, und mehr Empfindung für politische und nationale Ehre, daß das Wort: „Ich bin ein Deutscher“ in der Welt dieselbe Geltung erlangt wie einst das „civis Romanus sum“ und heute das „J am a British subject“. **Dazu aber brauchen wir — wie auch unsere Wirthschaftspolitik sich gestalten möge — eine starke Flotte!“**

Volkseinkommen und Konsum.

In Bezug auf das Volkseinkommen läßt sich, mangels der erforderlichen Daten, nichts absolut Genaues geben. Eine vollständige Statistik über alle Einkommen besitzt von größeren Staaten vor der Hand erst das Königreich Sachsen, in Preußen werden nur die Einkommen von über 900 Mark zur Steuer herangezogen und registrirt; in England gar wurden 1876 bis 1894 nur die Einkommen von über 150 Pfund zur Einkommensteuer herangezogen, seit 1895 nur die Einkommen, die 160 Pfund überschreiten, wobei noch für die Einkommen von unter 400 Pfund bei der Entrichtung der Steuer ein Abzug von 120 Pfund zulässig war (seit 1894/95 ist für Einkommen von unter 400 Pfund ein Abzug von 160 Pfund zulässig, für solche von 400 bis 500 Pfund ein Abzug von 100 Pfund).

Das Volkseinkommen in Preußen betrug nach Soetbeer 1876 7840 Millionen Mark bezw. 316 Mark per Kopf, bis 1890 war es auf 10 000 Millionen Mark bezw. 342 Mark per Kopf gestiegen. Doch sind die Soetbeerschen Schätzungen ziemlich unsicher. Genauere Nach-

weise giebt es erst seit der Steuerreform von 1892. Es betrug nach den Steuerlisten das Einkommen der steuerpflichtigen Censiten:

	Preußen*) Mill. Mark	Großbritannien und Irland**) Mill. Pfund	Sachsen (gesammtes Volkseinkommen)***) Mill. Mark
1880/81	—	490,9	—
1891/92	—	597,8	—
1892/93	5724	597,1	—
1893/94	5725	594,6	—
1894/95	5785	540,1	1666,5
1895/96	5937	—	1714,0
1896/97	6086	—	1792,7
1897/98	6374	—	—

Das steuerpflichtige Einkommen in Preußen ist also in den letzten 5 Jahren um 650 Millionen Mark = 11,4 pCt. gestiegen. Bei einer derartigen rapiden Zunahme des Volkseinkommens könnten auch die Kosten des nenen Marinegesetzes ohne große Schwierigkeiten aufgebracht werden, falls etwa wirklich nicht die steigenden Zollerträge zur Deckung ausreichen sollten. Das gesammte Volkseinkommen wird in England von den meisten Statistikern auf mehr als das Doppelte des steuerpflichtigen Einkommens geschätzt. Wir kämen alsdann auf etwa 1200 bis 1300 Millionen Pfund gleich 600 bis 650 Mark per Kopf. In Frankreich schätzt De Foville†) für 1892 das gesammte Volkseinkommen auf 25 Milliarden Franks bezw. etwa 526 Mark per Kopf. Für Sachsen ergeben sich für 1896 etwa 471 Mk. per Kopf. Für die anderen deutschen Staaten (abgesehen von Preußen) werden wir das relative Einkommen kaum niedriger ansetzen können. Um das Gesammteinkommen für Preußen zu berechnen, haben wir uns daran zu erinnern, daß es 1897/98 2,77 Millionen Censiten und 8,74 Millionen einkommensteuerfreie Einzelsteuernde und Haushaltungsvorstände gab. Setzen wir das Durchschnittsein-

*) Veranlagungen zur Einkommensteuer für 1892/93 bis 1897/98.

**) Statistical Abstract for the United Kingdom 1896 S. 35 ff.

***) Zeitschrift des Königl. Sächs. Stat. Bur. 1894 S. 211 ff.; Statistisches Jahrbuch für das Königreich Sachsen 1897 S. 154; 1898 S. 152.

†) Dictionnaire des Finances, auch im Journal of the Royal Statistical Society 1893.

kommen dieser letzteren Gruppe zu 500 Mark an, so kommen wir auf 4370 Millionen Mark, somit für das preußische Gesammteinkommen auf 10 744 Millionen Mark. Niedriger werden wir es gewiß kaum ansetzen können, in Sachsen betrug z. B. 1896 die Gesammtzahl der Censiten, die 400 bis 800 Mark Einkommen hatten, 793 636 mit einem Gesammteinkommen von 450 Millionen Mark, von 800 bis 950 Mark hatten 149 102 Personen mit zusammen 132,2 Millionen, steuerfrei waren 217 984 Personen mit 66,5 Millionen Mark Einkommen, unter 900 Mark hatten somit

etwa $793\,636 + 217\,984 + \frac{149\,102}{3} = 1\,108\,000$ Personen

mit etwa 603 Millionen Mark bezw. 538 Mark pro Censit. Für das Gesammteinkommen des deutschen Volkes kommen wir dann auf folgende Zahlen:

Preußen	10 740 Mill. Mark	= 342 Mark per Kopf
Sachsen	1 792 " "	= 471 " " "
Andere Staaten	8 064 " "	
	20 596 " "	= 388 " " "

Das deutsche Gesammteinkommen dürfte sonach bereits das französische übertreffen, mindestens aber ihm gleichkommen, während das Relativeinkommen allerdings hinter dem französischen und noch mehr hinter dem englischen zurücksteht. Mulhall (North American Review 1898, Bd. I, S. 63) schätzt das deutsche Nationaleinkommen allerdings noch höher, und zwar rechnet er das Einkommen aus

Landwirthschaft .	1210 Mill. Dollars
Fabriken und Manufakturen . . .	1660 " "
Handel	1350 " "
anderer Beschäftigung	1940 " "
	6160 Mill. Dollars

= 24,6 Milliarden Mark resp. 473 Mark per Kopf. Leider hat er es unterlassen, die Grundlagen für seine Berechnung anzugeben, wie denn überhaupt alle Mulhallschen Angaben mit größter Vorsicht aufzunehmen sind.

Indessen ist der Vergleich des Relativeinkommens insofern irreführend, als die Lebensmittelpreise durch-

aus nicht überall die gleichen sind. Es ist deshalb noch die Konsumstatistik für den Vergleich heranzuziehen, und gerade in Betreff der Konsumstatistik sind wir glücklicherweise in einer günstigeren Lage als dies in Bezug auf die Einkommenstatistik der Fall ist. Die Konsumstatistik ergiebt, daß Deutschland zwar in Bezug auf den standard of life hinter Nordamerika und England zurücksteht, Frankreich aber höchst wahrscheinlich übertrifft, mindestens ihm gleichkommt. Der Fleischverbrauch betrug in Nordamerika nach Mulhall 140 Pfund englisch per Kopf*) in England ist er in den letzten 20 Jahren von 112 auf 122 Pfund gestiegen,**) in Deutschland schätzte Scherzer Ende der siebziger Jahre den Konsum auf 35 kg,***) Lichtenfeld Anfang der neunziger auf 39,9 kg per Kopf.†) In Frankreich ist der Konsum von Rind-, Kalb- und Schaffleisch von 1862 bis 1892 von 571 000 auf 857 000 Tons gestiegen bezw. von 16 auf 22,3 kg per Kopf.††) Den gesammten Fleischkonsum schätzt Mulhall 1887 daselbst auf 77, für Deutschland bloß auf 64 Pfund;†††) allein seine Schätzung der französischen Fleischproduktion ist ganz untauglich; er berechnet für Frankreich eine stärkere Produktion an Rindfleisch als für Deutschland, während der Viehstand in Deutschland beträchtlich höher ist; und umgekehrt ist seine Schätzung für Deutschland zu niedrig. Eine starke Zunahme des Fleischkonsums läßt sich in Sachsen konstatiren. 1850 entfielen daselbst nach Martin 15,1 kg auf den Kopf, 1860 22,2, 1876/80 bereits 29,2, 1886/90 34,8 und 1891/94 35,1 kg.*†)

In Bezug auf den Milch- und Butterkonsum scheint Deutschland heute Großbritannien gleichzukommen, Frankreich aber um ein Bedeutendes zu übertreffen.

In Großbritannien betrug 1876/78 die Milchproduktion 45 Gallons (à 4,53 Liter) per Kopf, 1894/96 war

*) North American Review 1897.
**) Journal of the Board of Agriculture 1897, S. 294.
***) Das wirthschaftliche Leben der Völker, Leipzig 1885, S. 310 ff.
†) Thiels Landwirthschaftliche Jahrbücher 1897, S. 110 ff.
††) Board of Agriculture 1897, S. 325.
†††) Dictionairy of Statistics, London 1892, Artikel Food.
*†) Zeitschr. des Königl. Sächs. Stat. Bur. 1895, S. 150.

sie auf 40 Gallons gesunken, die Einfuhr an Milchnahrungsmitteln (in Form von Butter, Käse ꝛc.) stieg jedoch gleichzeitig von 20 auf 35 Gallons*), so daß der Gesammtkonsum von 65 auf 75 Gallons bezw. von 295 auf 340 Liter gestiegen ist. In Frankreich stieg die Anzahl der Milchkühe von 1882 bis 1892 von 5019 auf 5407 Tausende mit einem Milchertrag von 1500,3 bezw. 1694,3 Millionen Gallons**) = 184 bezw. 200 Liter per Kopf. In Deutschland gab es nach Scherzer um 1880 etwa 6,0 Millionen Milchkühe, die 9300 Millionen Liter Milch lieferten, gleich etwa 200 Liter per Kopf. Nach der Zählung von 1892 hatte Deutschland 9,9 Millionen über 2 Jahre alte Kühe und Färsen, die Zahl der Milchkühe wird daher kaum unter 9 Millionen betragen haben. Da das Lebendgewicht der Kühe von 1883 bis 1892 von 394 auf 416 kg gestiegen ist, so dürfte auch der Milchertrag gestiegen sein und kaum unter 1600—1800 Liter per Kuh betragen. Wir kommen dann auf 9×1700 = 15300 Millionen Liter, bezw. etwa 300 Liter Milch per Kopf.

In Bezug auf den Konsum von Brotgetreide steht Deutschland in der Mitte zwischen Frankreich und Großbritannien. In England stieg der Weizenkonsum 1876/78 bis 1894/96 von 5,5 auf 5,99 Bushel per Kopf (von 143 auf 156 kg***), in Deutschland ist der Weizenkonsum von 1879/84 bis 1894/96 von 51 auf 74 kg gestiegen, während der Roggenkonsum gleich geblieben ist (etwa 120—126 kg). In Frankreich allerdings beträgt der Weizenkonsum nahezu 190—200 kg per Kopf, dazu noch etwa 40 kg Roggen; allein es ist in Betracht zu ziehen, daß Frankreich im Verhältniß zu Deutschland mehr Erwachsene und weniger Kinder hat (in Frankreich stehen 28 pCt. der Gesammtbevölkerung im Alter von 0—15 Jahren, in Deutschland und England 35—36 pCt.) und schon aus diesem Grunde das Nahrungsbedürfniß um 5—6 pCt. per Kopf höher zu rechnen ist. Jedenfalls wird der erhöhte Brotkonsum

*) Journal of the Board of Agriculture 1897, S. 294 ff.
**) Ebenda 1897, S. 325.
***) Ebenda S. 294 ff.

durch den verminderten Fleisch- und Milchkonsum Deutschland gegenüber mehr als aufgehoben*). —

Ueber die absoluten und relativen Einnahmen aus den Monopolen, Konsumsteuern und Zöllen in den europäischen Großstaaten orientirt die umstehende Tabelle. Zu ihrem Verständniß sei bemerkt, daß im Allgemeinen bei den mit einer inländischen Verbrauchssteuer belegten Konsumgegenständen (Tabak, Spirituosen 2c.) die Zoll- und Steuereinnahmen zusammengerechnet sind. Die Erträge der Monopole sind getrennt nachgewiesen.

Aus der Tabelle ergiebt sich, daß die Kopfquote der Belastung mit indirekten Steuern in Frankreich fast doppelt so groß und in Großbritannien um mehr als 50 Prozent höher ist als in Deutschland. Selbst das wenig wohlhabende Oesterreich ist stärker als Deutschland belastet, wobei noch die ungünstige Vertheilung seiner hohen direkten Steuern zu beachten ist. Auch das viel ärmere Italien bleibt nur unerheblich hinter der deutschen Kopfquote zurück. Nur Rußland und Ungarn haben eine geringere prozentuale Belastung als Deutschland, die sich bei Ungarn zum großen Theil aus seinen niedrigen Beiträgen zu den gemeinsamen Kosten der Verwaltung des Gesammtstaats Oesterreich-Ungarn erklärt.

In Rußland aber ist bekanntlich die Lebenshaltung so exzeptionell niedrig, daß ein Vergleich seiner Steuerkraft mit der Westeuropas ausgeschlossen erscheint.

Auch wenn man den höheren relativen Wohlstand der englischen und französischen Bevölkerung in Betracht zieht, ist das Bild für Deutschland durchaus günstig. Der Deutsche ist im Verhältniß zu seinem Wohlstande nicht stärker als der Engländer und jedenfalls sehr erheblich geringer als der Franzose belastet.

*) Die Steigerung der Lebenshaltung in Deutschland geht aus folgenden Zahlen klar hervor. Es betrug in Kilogrammen der Konsum per Kopf:

	Roggen	Weizen	Gerste	Hafer	Spelz	Mais
1879—1884	121	51,6	46,6	82,1	9,0	5,5
1885—1889	115,9	56,6	52,6	85,3	7,0	4,0
1889—1894	112,6	63,4	55,7	80,6	7,0	13,0
1894—1895	126,0	74,4	61,5	93,4	7,0	16,0

	Summe Getreide	Kartoffeln
1879—1884 . . .	315	339
1885—1889 . . .	322	—
1889—1894 . . .	332	—
1894—1895 . . .	378	468

Einnahme aus Zöllen und Konsumsteuern (in Mill. Mark).

Verbrauchssteuern, Monopole, Zölle bei:	Großbritannien und Irland 1895/96	per Kopf Mk.	Rußland exkl. Centralasien u. Finland 1897	per Kopf Mk.	Deutschland 1896	per Kopf Mk.	Frankreich 1897	per Kopf Mk.	Italien 1896/97	per Kopf Mk.	Oesterreich 1896	per Kopf Mk.	Ungarn 1896	per Kopf Mk.
Branntwein	404,3	10,21	617,5 (Branntwein, Bier, Wein)	5,19	149,1	2,84	212,3	5,51	—	—	56,1	2,24	68,2	3,73
Bier	218,4	inkl. der Zölle 5,51			87,0	1,66	19,0	0,50	—	—	55,6	2,22	10,4	0,57
Wein	25,6	0,64			—	—	140,7	3,66	—	—	9,0	0,36	12,8	0,70
Tabak	219,2	5,54	75,0	0,63	59,9	1,14	308,7	8,02	154,0	4,92	154,1	6,16	91,0	4,97
Zucker	—	—	102,6	0,86	103,7	1,98	157,6	4,09	—	—	46,9	1,88	12,2	0,67
Salz	—	—	—	—	48,8	0,93	26,7	0,69	58,9	1,88	37,3	1,49	26,2	1,43
Zündhölzchen	—	—	15,0	0,13	—	—	22,6	0,56	—	—	—	—	—	—
Naphta	—	—	45,2	0,38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Diverses	—	—	—	—	—	—	24,5	0,64	42,5	1,36	31,5	1,26	16,0	0,90
Die übrigen Zölle	92,0	2,32	346,6	2,91	391,0	7,45	296,7	7,71	194,4	6,21	79,1	3,16	0,8	0,04
Zusammen	959,5	24,22	1201,9	10,10	839,5	16,00	1208,8	31,38	449,8	14,37	469,6	18,77	237,6	13,01

Volkswirthschaft, Flagge und Flotte.

Die Erkenntniß von der ungeheuren Bedeutung, welche die Seegeltung für das wirthschaftliche wie das politische Gedeihen einer Nation besitzt, ist in England von jeher verbreitet gewesen.

Aber auch in Frankreich waren sich die führenden Geister der Sachlage bewußt. Sully, Colbert, Richelieu haben die Pflege der maritimen Interessen als unumgänglich für das Gedeihen der ganzen Volkswirthschaft anerkannt. Schon im 18. Jahrhundert wird in einem berühmten französischen Buche (Im „Essai sur la Marine et sur le Commerce“ par Mr. D.*** [Des landes], Amsterdam 1743) die Begründung einer starken Marine in ihrer Bedeutung für das Wirthschaftsleben in mehreren Richtungen fast mit denselben Worten gegeben, die noch heute dafür angewandt werden würden.

Es heißt dort auf Seite 134 bis 138:

„Wenn man übrigens für den Unterhalt der Marine fortwährend große Auslagen machen und die Erscheinungen lange voraussehen muß, so möchte ich doch sagen, daß die Marine dies mit Wucherzinsen zurückvergütet und die Bezahlung keineswegs aufschiebt. Ist sie es nicht, die den Handel beschützt und belebt ebenso **im Innern** wie außerhalb des Königreiches? Ist sie es nicht, die unsere Kaufleute, die in den verschiedenen Welttheilen zerstreut sind, sicherstellt, die sie in der Mitte der Staaten des Großherrn vor den Plünderungen und Beleidigungen bewahrt, denen sie sonst unterworfen wären; die ihnen Verträge und günstige Gerechtsame an den Küsten der Berberei und in der Levante verschafft; die sie mit Sicherheit überall fahren läßt, wohin die französische Flagge dringt? Ist sie es nicht, die in Kriegs- und Aufruhrzeiten die Feinde abhält, von denen unsere Küsten sonst verwüstet würden, und die die Freiheit der Schifffahrt von einem Seegebiete ins andere sichert? Ist sie es nicht schließlich, die mit einem großen Wohlstande die Kassen unserer Könige füllt, und die unseren Unterthanen eine günstige Absatzstelle, um sich ihrer überflüssigen Produkte zu entledigen, bietet, um in

andere Gegenden die Früchte ihrer Ernten und ihres Fleißes zu senden?

Der Abbé de Saint Pierre hat in einer seiner politischen Memoiren bemerkt, daß unsere Handelsbilanz mit dem Auslande jährlich mindestens 150 Millionen beträgt; das macht im Durchschnitt der Monate 12 500 000 Franks. Liegt es nicht bei der Marine, diese Bilanz zu erhalten und bei ihrer Erhaltung unseren Kredit zu stützen, der unablässig von der Eifersucht unserer Nachbarn mit Sturz bedroht wird? Zweitens; wenn der Kardinal Richelieu das Rechte getroffen und nicht in seinem politischen Testament auf dem Holzwege war, muß man zugeben, daß der hauptsächliche Reichthum eines Staates seine Reputation ist, die so wichtig für einen großen Fürsten ist, daß man ihm keinen Vortheil dafür bieten kann, der den Verlust an jener auszugleichen vermöchte. Aber wie kann man diese Reputation erwerben und erhalten, diese Reputation, sage ich, welche Macchiavel für so nothwendig für alle Souveräne erachtet und die er ihren Augapfel nennt? Wie kann ein Fürst hinlänglich auf seinen Namen zählen, um damit den Fremden Eindruck zu machen, die hinsichtlich des Point-d'honneur so delikat sind, um sie seine Ueberlegenheit anerkennen zu lassen? Derselbe Kardinal Richelieu zeigt zwei gleich großartige und sichere Wege an: der eine, bei allen Höfen Botschafter zu unterhalten, deren Geburt, Verhalten, Auftreten und Ausgaben den Herrn ehren, der sie gesandt hat; der andere, mit größtem Eifer sich auf Alles zu legen, was die Marine angeht und was ihre Stellung erhöhen kann; jedes Jahr eine große Zahl von Schiffen ausfahren und sie regelmäßig an bestimmten Plätzen zusammentreffen zu lassen, wie in Cadiz, in Genua, vor Algier, in Kopenhagen und am Eingange des Sundes. Dort verschmelzen sozusagen alle europäischen Nationen und dort ist der Platz, ihnen durch ein großartiges Auftreten von Schiffen zu imponiren. Dort kann ein Fürst, von dem man eine gute Meinung hat, mehr mit seinem Namen allein machen, als diejenigen, die nicht so

hoch geschätzt sind, mit allen ihren Drohungen und allen ihren Intriguen zu machen vermöchten. Nicht zu gedenken der größeren Geschwader, die man von Zeit zu Zeit ausrüsten und nach Amerika und Ostindien senden muß: genügt es, hier mit dem bereits zitirten großen Minister zu wiederholen, daß einem Staate nichts unentbehrlicher ist als die Reputation, deren Verminderung, mag sie noch so leicht sein, der Beginn und eine traurige Hinneigung zu ihrem Falle werden kann."

Gleicher Art waren die Erwägungen, welche **Adam Smith** dazu veranlaßten, die englischen Schifffahrtsakten für das Ergebniß der wohlerwogensten Weisheit zu erklären. Er war zwar im Gegensatz zu der herrschenden Anschauung überzeugt, daß ein direkter volkswirthschaftlicher Nutzen für den Handel und die Schifffahrt des Landes aus ihnen nicht hervorgegangen ist; im Gegentheil; ökonomisch hielt er sie für schädlich. Aber ihm ist der untrennbare Zusammenhang zwischen der Volkswirthschaft und den übrigen Aufgaben des Landes klar. Er erkennt, daß die nationale Eifersucht und die Handelseifersucht Englands gegenüber Holland auf derselben Grundlage beruhten. Dadurch, daß die Holländer den Handel, die Schifffahrt und den Fischfang beherrschten, erwachte der Neid der Engländer. „Zu jenem Zeitpunkte hatte die nationale Animosität ganz dasselbe Ziel im Auge, das die überlegenste Weisheit empfohlen haben würde: die Verminderung der Seemacht Hollands, der einzigen Seemacht, die die Sicherheit von England gefährden konnte." Die Schifffahrtsakten konnten dazu dienen, die Gegner zu schwächen, und außerdem lieferte die durch sie begünstigte Förderung des heimischen Schiffbaues und die Vermehrung der heimischen Seeleute eine verstärkte Stütze für die Erhaltung einer großen Kriegsmarine. So erkennt er denn ihren Werth bereitwillig an, trotzdem sie die Monopolisirung der Handelsschifffahrt des eigenen Landes und der Kolonien für die Engländer bezweckten, und nach seiner Ansicht nicht dienten, den Außenhandel oder jenen Reichthum, der dessen Produkt ist, zu begünstigen; wie er denn alle wirthschaftlichen Monopole für schädlich hält.

„Da die Vertheidigung indessen von einer ungleich größeren Wichtigkeit ist als der Reichthum, ist die Schifffahrtsakte wohl das weiseste aller Handelsgesetze von England.“ (Smith: Wealth of Nations, Buch IV. Kap. 2, Abs. 29 und 30.)

Unglücklicherweise waren die politischen Zustände Deutschlands in jener Zeit nicht derart, auch da, wo die theoretische Erkenntniß von der Bedeutung der Seemacht vorhanden war, die Möglichkeit praktischer Erfolge zu gewähren.

Der Große Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg, sprach schon den Grundsatz aus, daß „der sicherste Reichthum und das Aufblühen eines Landes aus dem Handel kommen.“ **„Seefahrt und Handlung sind die fürnehmsten Säulen eines Estats (Staates), wodurch die Unterthanen beides zu Wasser als auch durch die Manufakturen zu Lande ihre Nahrung und Unterhalt erlangen.“**

Wallenstein und der Große Kurfürst waren die beiden letzten großen Führer, die versuchten, in die Bahnen der alten Hanseaten wieder einzulenken, die dereinst die Meere beherrscht und jene Schleusen offen gehalten hatten, durch die die Ströme des Reichthums das Land bewässerten. Sie standen noch jener Zeit näher, da Deutschland nicht nur der mächtigste, sondern auch der reichste Staat Europas gewesen war. Aeneas Sylvius, der spätere Papst Pius II., schildert das Land um die Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts:

„In Wahrheit, in Europa ist kein Land, das gefälligere und freundlichere Städte hätte als Deutschland .. Wenn es wahr ist, daß Reichthum da ist, wo viele Kaufleute sind, so ist Deutschland nicht arm .... Der größte Theil der Deutschen beschäftigt sich gewinnsüchtig mit dem Handel und durchzieht weit und breit entfernte Länder, aus welchen er nie anders als mit Reichthümern beladen zurückkehrt.“

Gegen das Ende des 18. Jahrhunderts aber hat sich das Bild derart verändert, daß Fischer im Jahre 1791 in seiner Vorrede zur „Geschichte des teutschen Handels“ als Zweck derselben in erster Linie bezeichnet,

„den teutschen Landsleuten das »fuimus Troes« fühlbar zu machen“.

Friedrich der Große schon hatte erkannt, daß seine Macht nicht zur Wiederherstellung einer Seeherrschaft ausreichen könne. War doch damals nur ein kleiner Küstenstrich in seinen Händen. Holland war vom Reiche losgetrennt, Hannover unter englischem Einfluß, Schleswig-Holstein dänisch, Vorpommern schwedisch, Westpreußen polnisch, Oldenburg, Mecklenburg, Bremen und Hamburg waren kleine, machtlose Sondergebiete. Die Hansestädte fristeten kümmerlich ihr Dasein durch abwechselndes Paktiren mit den verschiedenen Weltmächten. Da Hamburg und Bremen beim Reiche keinen Schutz finden konnten, war es ihr sehnlichster Wunsch, was durch den Mund Büschs ausgesprochen wurde, daß sie ein- für allemal neutralisirt werden möchten:

„Seit der Auflösung der Hanse erscheint kein einziges bewaffnetes Schiff mehr auf den nordischen Meeren, um Deutschlands Handlung zu beschützen und ebensowenig kann das gesammte heilige römische Reich ein solches zum Schutz derselben auf die Meere bringen.

Auch hat Hamburg seit dem Jahre 1752 die Beschützung seiner Seefahrt auf dem mittelländischen Meere ganz aufgeben müssen.

Dies hätte doch wohl erwogen werden mögen, als in den Jahren 1672, 1689, 1702, 1734 und 1792 das Deutsche Reich in offene Kriege mit Frankreich gerieth, welches nun seit Colberts Zeiten zu einer respektablen Seemacht geworden war. Bei der Erklärung jedes dieser Kriege ward zuvörderst die Handlung mit dem Reichsfeinde allgemein verboten. Es ward nicht daran gedacht, daß Deutschland auch eine Seehandlung hätte, durch deren Niederschlagung der innere Landhandel äußerst leiden müsse. Nur ein Gedanke an diesen wichtigen Umstand hätte Ueberlegungen entstehen machen müssen, wie man diesen Seehandel durch friedliche, dem Zwecke des Landfriedens nicht entgegenstehende Mittel, so gut man könne, zu erhalten suchen müsse, da man, wie gesagt, zu dessen Beschützung auch nicht ein einziges bewaffnetes Schiff auf die Meere bringen könne. Man hätte insonderheit

dies beobachten sollen, daß man dem Feinde, mit welchem zu handeln man allgemein verbietet, das Recht giebt, allen Handel der Nation, die diesen Schritt thut, zu stören, und ein jedes Schiff, das unter dessen Flagge auf dem Meere erscheint, für eine gute Prise zu erklären. Jenes so allgemeine Verbot aller Handlung mit Frankreich, ohne Ausschließung des Seehandels, war also ein allgemeines Verbot alles Seehandels für die Deutschen, nicht nur auf der Ostsee."

(Büsch: „Ueber das Bestreben der Völker neuerer Zeit, einander in ihrem Seehandel recht wehe zu thun. Hamburg 1800, S. 440 ff.)

„Das (die Hinderung der Ein- und Ausfuhr) mag Deutschland bedenken, solange es nicht in ganz veränderte und nicht vorauszusehende Umstände geräth. Nicht ein einzelner Reichsfürst, nicht das gesammte Deutsche Reich kann bis jetzt nur einen Kutter zur Convoiirung seiner Seefahrer in See bringen. Es muß sich also äußerst lieb sein lassen, daß die Reichsfreiheit seiner vornehmsten Ausfuhrhäfen, welche ebensowenig mit gewaffneter Hand ihre Seefahrt schützen können, bisher eine Ursache gewesen ist, und selbst den Feinden einen Vorwand gelassen hat, sich mit ihnen in friedliche Verhältnisse zu setzen und dem Seehandel Deutschlands diese Wege offen zu halten." (Ibidem S. 554 f.)

„Seit bald 200 Jahren ist keine Hanse mehr, und wenn eine solche wieder entstände, so würde es doch nimmermehr die alte Hanse wieder werden, welche mit mächtigen Flotten ihre Seeschifffahrt schützen könnte. Eine Vereinigung des gesammten Reiches für einen solchen Zweck mag ich nicht einmal als möglich angeben." (Ibidem S. 558.)

„Jahrhunderte lang beruhte die Stärke Hamburgs nur in seiner Schwäche", sagt Ehrenberg (Hamburg und Antwerpen seit 300 Jahren, 1889. S. 47). An anderer Stelle schildert er, wie Deutschland im 16. Jahrhundert infolge seines inneren Verfalls, seiner Zerstückelung und seiner politischen Zerrüttung die Expansionsfähigkeit nach außen und die maritime Geltung verloren hat, und damit zugleich seinen Seehandel, seinen Wohlstand und

seine politische Selbständigkeit aufgeben mußte. (Hamburg und Antwerpen im Zeitalter der Königin Elisabeth, Kapitel I, 1896, Einleitung.)

Der Zersetzungsprozeß, der dazu führte, an die Stelle des hanseatischen Aktivhandels durch das Eindringen der englischen Merchant Adventurers in Deutschland den Passivhandel zu setzen, war nichts Anderes als ein Symptom der niedergehenden inneren Macht.

Der kriegerische Geist zur See mußte absterben, da ihm vom Hinterlande her der Rückhalt abgeschnitten wurde. Zur Zeit, als in anderen Ländern sich Stadt und Land zu größeren, einigen Gebieten zusammenschlossen, war in Deutschland überall ein innerer Kampf entfacht. Stand gegen Stand, Stadt gegen Land, Klasse gegen Klasse, Glaube gegen Glaube, Einzelinteresse gegen Einzelinteresse: sie schlugen erbittert aufeinander los und beobachteten nicht, wie inzwischen an den Grenzen Mächte auftraten, die einen ehernen Ring um das Land zogen, derart, daß, als nach langem Kampfe die Deutschen einmal wieder aus ihren Gebieten heraussahen, ihnen nunmehr überall ein „Zu spät" aus verschlossenen Thüren zugerufen wurde. Nicht an den Küstenbewohnern lag es, daß die Seegeltung verloren wurde; sie unterlagen überall in Rußland, Skandinavien, Holland und England, sobald eine größere Macht ihnen gegenübertrat, die sie allein nicht zu bekämpfen vermochten.

In seiner überaus bemerkenswerthen Zusammenfassung des „Unterganges der früheren Seemacht Deutschlands" sagt Schäfer:

„Nicht Thatkraft und Unternehmungslust fehlten den deutschen Küstenbewohnern, wohl aber der unentbehrliche bewaffnete Schutz, ohne den der Seehandel eines Volkes immer nur in dem Umfange aufkommen kann, den fremde Nationen zu gestatten für gut befinden." — (Deutschland zur See 1897, S. 26.)

Hierin erkennt er die Ursache, daß die Hanseaten am überseeischen Kolonialerwerb nicht theilzunehmen vermochten.

„So blieben die begabtesten Kolonisatoren des Erdtheils zu einer Zeit, wo das Beste der Welt ver-

geben wurde, ohne jeglichen Antheil, weil sie keinen Staat und keine Macht besaßen. Das Weltmeer mußten meiden, die sich an Seetüchtigkeit mit Allen messen konnten, die auch in ihren traurigsten Zeiten die Meister der Schlachten blieben, **weil sie als Volk nichts aufbrachten, das man als eine Wehrkraft zur See hätte bezeichnen können.**" (Ibidem S. 27.)

Hierin lag die Ursache für das lange Dahinsiechen der deutschen Volkswirthschaft nach dem dreißigjährigen Kriege.

„Keine deutsche Reichskriegs- oder Reichshandelsflagge erschien auf der See. Mit dem Verlust der Seemacht verlor man eine der Möglichkeiten der schnellen Heilung der wirthschaftlichen Wunden nach dem dreißigjährigen Kriege durch Schadloshaltung auf anderen Gebieten. Das Reich mußte die Kämpfe Jahrhunderte lang mitkämpfen, die Entscheidung wurde über sein Haupt hinweg von den See- und Kolonialmächten jeweilig nach ihrem Belieben getroffen." (v. Halle, „Bedeutung des Seeverkehrs für Deutschland." S. 9.)

Es bedurfte des furchtbaren Eingriffs der Napoleonischen Zeit, die zeitweilig die Existenz und Zukunft der deutschen Staats- und Volkswirthschaften, ja des Deutschthums überhaupt in Frage stellte, um dem deutschen Volke wieder den Beginn eines Verständnisses für die Wichtigkeit eines nationalen Zusammenschlusses nach innen und außen zu geben. Zu dieser Zeit begann wieder eine umfangreichere Beschäftigung mit der älteren, speziell der hansischen Geschichte. So schrieb zum Beispiel der Königl. Preuß. Geh. Oberrechnungsrath Stengel im Jahre 1835 eine Broschüre „Von dem ausländischen Handel und der Seemacht deutscher Städte im Mittelalter." Durch die Begründung des Zollvereins winkt ihm die Möglichkeit, daß Deutschland wieder eine Seemacht erhalte. Da scheint es angebracht:

„in entscheidender Stunde, in wichtigen Krisen das Nationalgefühl durch die Erinnerung an die Thaten der Voreltern zu erwecken."

„Jedes Volk, in welchem das Gefühl für Tapferkeit noch nicht durch Sklaverei oder Sittenverderbniß ganz abgestorben ist, blickt mit Freude und Stolz auf die Thaten und den Ruhm seiner Voreltern zurück. Die Erinnerung an sie kommt vor Allem dann zur rechten Zeit, wenn wichtige Momente in dem Leben der Völker erscheinen.“ (S. 3.)

Er gedenkt des Wortes des Aeneas Sylvius:

„Wenn diese Menge beträchtlicher Städte und Länder mit ihrer Mannschaft und ihrem Wohlstande zu einem Zwecke vereinigt wären, welch' ein Reich und Volk wäre das deutsche!“

und da will er das Interesse auf jene Seite hinlenken, wo die Hauptschwäche liegt, auf die Seegeltung, die Wechselwirkung zwischen Seemacht und Seehandelsmacht.

Das Auge einsichtiger Politiker und Volkswirthe und der prophetische Geist patriotischer Dichter erkannten endlich, wie Deutschland aus der Misère von mehr als zwei Jahrhunderten herauszuhelfen sei. Der Ruf nach einheitlicher deutscher Flagge durchtönte das Land. Er entsprang aus dem Bewußtsein, daß man nur unter ihr vereint alles dessen werde theilhaftig werden können, dessen man so lange entrathen hatte, und in der zweiten Nummer des „Zollvereinsblattes“ zeigte Friedrich List, daß er deren Bedeutung ihrem ganzen Umfange nach zu würdigen verstände:

„Die See ist die Hochstraße des Erdballs. Die See ist der Paradeplatz der Nationen. Die See ist der Tummelplatz der Kraft und des Unternehmungsgeistes für alle Völker der Erde und die Wiege ihrer Freiheit. Die See ist die fette Gemeindetrift, auf welche alle wirthschaftlichen Nationen ihre Heerden zur Mastung treiben. Wer an der See keinen Antheil hat, der ist ausgeschlossen von den guten Dingen und Ehren der Welt — der ist unseres lieben Herrgotts Stiefkind.

„In der See nehmen die Nationen stärkende Bäder, erfrischen sie ihre Gliedmaßen, beleben sie ihren Geist und machen ihn empfänglich für große Dinge, gewöhnen sie ihr körperliches und geistiges Auge, in weite Fernen zu sehen, waschen sie sich jenen Philisterunrath vom Leibe,

der allem Nationalleben, allem Nationalaufschwung so hinderlich ist. Das Salzwasser ist für die Nationen eine längst erprobte Panacee; es vertreibt ihnen die Titelsucht, die Blähungen aller den gesunden Menschenverstand verzehrenden Stubenphilosophie, die Krätze der Sentimentalität, die Lähmungen der Papierwirthschaft, die Verstopfungen der gelehrten Pedanterei und heilt Stubenversessenheit und Grillenfängerei aus dem Grunde. Dabei giebt es dem Magen der Nationen Thon, denn es bringt Reichthum und Genüsse, Muth und Lebensfreudigkeit in die Masse des Volkes. Seefahrende Leute lachen über das Hunger- und Sparsystem am Boden kriechender Nationalökonomen, wohl wissend, daß die See an guten Dingen unerschöpflich ist und daß man nur Muth und Kraft haben dürfe, sie zu holen. Eine Nation ohne Schifffahrt ist ein Vogel ohne Flügel, ein Fisch ohne Flossen, ein zahnloser Löwe, ein Hirsch an der Krücke, ein Ritter mit hölzernem Schwert, ein Helote und Knecht der Menschheit. Und so tief sinkt zuletzt der öffentliche Geist insektenartig auf dem Lande kriechender Nationen, daß sie diejenigen verfolgen und verspotten, die ihnen rathen, sich zur See zu versuchen, wie im Lande der Hinkenden der Sonderling verlacht wird, der keck auf zwei Beinen daherschreitet. Wir sprechen nicht von Deutschland — bewahre der Himmel! — wir sprechen von den Aethiopiern, von den Chinesen und Japanesen, von den Leuten am Himalaya, von allen jenen Schwächlingen, welchen die See weder Nahrung noch Stärkung bringt!

„Wir Deutschen haben noch eine Schifffahrt, Gott sei's gedankt und den braven rüstigen Leuten an den Mündungen der Ems, der Weser, der Elbe, der Trave, der Oder, vor allen aber unseren wackeren Bremern, die unter dem Schutze Gottes und seiner Heiligen den ganzen Erdball so muthig beschiffen, als segelten sie unter der Flagge der mächtigsten Nation, als wären sie nicht den Fußtritten und Rippenstößen jedes muthwilligen Barbaren bloßgestellt, den die Lust anwandelt, sich an ihnen zu vergreifen.

„Tiefsinnige Gelehrte, Politiker von reinstem Wasser haben bewiesen, Deutschland besitze weder Mittel noch

Lust, eine seefahrende Nation zu werden; die Deutschen seien durchweg Landratten, liebten, wie Gewürm, am festen Boden zu kriechen und fürchteten die Gefahren der See, die keine Balken habe. O! ihr Büchermacher, wie ihr euer Land und Volk kennt! Möchte doch einer von euch in die noch unentdeckten Gegenden an der Ost- und Nordsee zu reisen wagen und sich die Länder und ihre Bewohner beschauen und ihr Thun und Treiben, ihr Leben und Weben beobachten und euch schulgerechte Tabellen darüber anfertigen, wie viele junge Leute hinausziehen in den Seedienst aller Länder und Welttheile, weil die einheimische Schifffahrt ihrem Drang und Sehnen nach dem Leben und den Gefahren der See keine Befriedigung gewähren kann, wie viele zu Hause bleiben, denen kein Beruf lieber wäre als der Seedienst, könnten sie in der vaterländischen Schifffahrt Unterkunft finden, welches Geschick, welche Lust und Kraft diese Leute zum Seedienst besitzen, und wie viele Schiffe zu bemannen wären, und wie viel tüchtige Kapitäne nur allein die Uferstaaten zu erziehen vermöchten, von dem Binnenland nicht zu reden, und welche Materialen und Werkleute sich zum Behuf des Schiffbaues bei ihnen vorfinden, und wieviel und welche Arten Schiffbauhölzer jetzt außer Lande gehen, die zum einheimischen Schiffbau verwendet werden könnten, und welche Fortschritte die deutschen Seeleute und Schiffbauer im Bauen und in der Führung der Schiffe, und die deutschen Matrosen im Seedienst ohne alle Begünstigung von Seiten der deutschen Staaten — ja noch im schweren und erniedrigenden Kampfe mit den Schifffahrtsbeschränkungen aller fremden Nationen gemacht haben — das wären einmal Tabellen, die zu vernünftigen Schlüssen führen könnten. — Wir werden seltsame Behauptungen und Argumente über diesen Gegenstand zu berichten haben: z. B., daß es ein großer Vortheil sei, wenn Deutschland keine gemeinschaftliche Flagge habe, weil gegenwärtig die Flagge der einzelnen Staaten und Städte insultirt werden könne, unbeschadet der Ehre der Nation, (?!) während der Bund keine Macht hätte, die Beleidigungen der Vereinsflagge zu rächen .....

„Jene Weisen, die uns einwenden, wir nehmen das Zeichen für die Sache selbst, verkennen, daß auch schon

das Zeichen moralische Kräfte weckt. Sie sind nie an fernen Küsten gewesen. Nie haben sie gesehen, wie der Nordamerikaner beim Anblick des sternbesäeten Paniers sein Pennsylvanien, sein Delaware, sein Ohio oder Illinois vergißt und sich nur als Bürger der Vereinigten Staaten fühlt. Nicht können sie sich vorstellen, welche Zauberwirkung eine gemeinsame Flagge auf die in entfernten Ländern wohnenden Deutschen und auf die Entwickelung und Erhebung des Nationalgeistes im Innern üben würde.

„Hat man doch mehr als ein Beispiel, daß durch ein Zeichen die Sache herbeigeführt worden ist. Preußen selbst ist davon ein großes Exempel. Als Friedrich I. sich in Königsberg die Krone auf's Haupt setzte, was war diese Krone anders als ein Zeichen dessen, was Preußen werden wollte, denn ein Königreich war es damals noch nicht. Aber die Krone wirkte, daß die Häupter, die sie trugen, ein Königreich suchten.

„Die Flagge ist die Seekrone auf dem Haupte der Nationen. Man setze der deutschen Nation diese Krone auf und das Uebrige wird sich finden. Vierzig Millionen Menschen werden dem Zeichen ihrer Einheit und ihrer Ansprüche auf das volle Weltbürgerrecht Achtung zu verschaffen wissen auf die eine oder die andere Weise. Ohne dieses Zeichen werden sie ewig Englands Kammerknechte bleiben. Nur in dem Streben nach irgend einer Bedeutung zur See äußert sich das wahre handgreifliche Weltbürgerthum, alles Andere ist zur Zeit eine Ausgeburt durch zu vieles Sitzen desorganisirter Gehirne.

Die Hoffnung auf unmittelbare Erfüllung der Wünsche sollte sich nicht verwirklichen. (Vergl. die Artikel über die „Flottengründungsbestrebungen bis 1848“ und über „Die erste deutsche Flotte; 1848“.) Indeß erhielt man einen vollen Beleg für die Berechtigung der Wünsche nach einer einheitlichen Seemachtentfaltung noch Ende der fünfziger Jahre, als es der Entsendung eines Geschwaders der inzwischen auf eigene Faust von Preußen erbauten Marine bedurfte, um in Ostasien die gleichen Rechte zu erringen, die sich inzwischen andere europäische Mächte und die Vereinigten Staaten durch die Gewalt oder den Eindruck ihrer Waffen erschlossen hatten. Bereits 1852

hatte Admiral Prinz Adalbert auf eine Anfrage des Kriegsministeriums, ob die preußische Marine in Marokko eine Demonstration machen könne, um von den Riffpiraten Genugthuung zu erlangen, in seiner Antwort das weiteste Verständniß für die Tragweite der Flottenfrage bekundet:

„Nicht nur die Nothwendigkeit, die Ehre der preußischen Flagge aufrecht zu erhalten, fordert dazu auf, sondern auch die Rücksicht auf die gegenwärtige handelspolitische Lage. **Denn ganz abgesehen davon, daß der vaterländische Handelsstand mit dankbarer Befriedigung den Schutz seiner Schiffe erkennen und sich dadurch zu lebendigerer Thätigkeit aufgemuntert fühlen wird,** so müssen auch die übrigen Staaten des neuen Zollvereins aus dieser Expedition inne werden, wie Preußen alle Zeit bereit und schon nach so kurzer Zeit mächtig genug ist, auch schon durch seine maritimen Streitkräfte für ihre Interessen in die Schranken zu treten, und sie werden erkennen, daß ein enger Anschluß an Preußen das einzige Mittel bietet, ihren Handel unter dem nöthigen Schutz nach den entfernten Handelsplätzen auszudehnen, ohne sich der Großmuth ihrer Konkurrenten überlassen zu brauchen. Auch für die junge Marine wird eine solche Expedition ein mächtiger Impuls ihrer inneren Entwickelung sein, selbst wenn es nicht zu glänzenden Effekten kommen sollte, was immerhin möglich ist . . . . .“

Mahan („Einfluß der Seemacht auf die Geschichte“. 1897, Kap. 1) weist auf die unumgängliche Wechselwirkung zwischen Seemacht und Seehandelsmacht hin, wie eins nicht ohne das andere bestehen kann.

„Eine Marine schafft noch keinen Handel — der Handel aber erzeugt entweder eine Marine, welche stark genug ist, ihn zu schützen, oder er geht in die Hände von Kaufleuten über, welche solchen Schutz genießen.

Spanien hatte einst den größten Handel beider Hemisphären. Als es seine Seeherrschaft einbüßte, verlor es auch seinen Handel.

Die Niederlande erbten den Welthandel Spaniens, aber konnten ihn nur so lange festhalten, als sie der Aufgabe, ihn zu schützen, gewachsen waren. Wenn auch zugegeben werden muß, daß eine kräftige Marine allein nicht den Handel einer Nation erzeugen kann, so kann doch sicher eine schwache Marine Veranlassung geben, daß der bestehende Handel auf eine andere, stärkere Flagge übergeht.

Aus diesem Grunde ist die außerordentliche Thätigkeit auf den Werften Europas bezeichnend."

Ein Beleg für die Bedeutung der Flotte bei Erschließung von Handelswegen war, daß Preußen nach Erscheinen der Kriegsschiffe in Japan 1860/61 die Konzession der gleichberechtigten Zulassung mit anderen Mächten erhielt; Hamburg dagegen suchte vergeblich bei dritten Mächten um Interventionen zu seinen Gunsten nach, ohne doch bis zur Begründung des Norddeutschen Bundes von Japan Rechte erhalten zu können, die zu erstreiten es zu schwach war.

„Wie es etwa 75 Jahre vorher Preußen gelungen war, mit den unlängst zur Unabhängigkeit gelangten Vereinigten Staaten von Amerika einen Vertrag zu schließen, während die Hansestädte, die bei Weitem mehr praktisches Interesse an einem solchen hatten, dazu nicht gelangten, so war es auch hier: Preußen, dessen Flagge in den ostasiatischen Gewässern allerdings nicht unbekannt war, aber weit hinter der Frequenz der Hamburgischen und Bremischen zurückstand, Preußen hatte seinen Vertrag; die Hansestädte aber, die weit mehr als alle anderen deutschen Staaten an einem Vertrage mit Japan interessirt waren, hatten alle Ursache, über das Scheitern ihrer Hoffnungen sehr betrübt zu sein." (Baasch: „Die Anfänge des modernen Verkehrs mit Vorderindien und Ostasien"; Mittheilungen der geographischen Gesellschaft in Hamburg, Band 13, S. 124.)

So sah man denn noch kurz vor der Begründung des einigen Deutschen Reiches bei den Hanseaten die Wiederholung eines oft erlebten Schauspiels, und wenn man annahm, daß an ihrer Nichtzulassung auswärtige Mächte nicht uninteressirt waren, so wurde man erinnert

an die früheren Vorgänge, wo im 18. Jahrhundert die Kaiserliche Ostender Kompagnie durch den Neid der Seemächte ruinirt wurde, den Hamburgern von England die Betheiligung an der Schottisch-Ostindischen Kompagnie verboten wurde, und die Spanier sie zwangen, einen mit den Barbaresken geschlossenen Vertrag nicht zu ratifiziren, sodaß sie dadurch nothgedrungen von der Schifffahrt im Mittelmeer ausgeschlossen wurden, während die Engländer und Holländer letzteres aus Konkurrenzgründen gern mitansahen, ohne sie zu unterstützen. (Baasch: „Die Hanse-Städte und die Barbaresken". 1897. 2. Kapitel.) Auch von der Losreißung der amerikanischen Kolonien hatten die Hamburger nur zögernd Gebrauch zu machen gewagt, um nicht den Zorn anderer Mächte, vor Allem Spaniens und Portugals, auf sich zu ziehen. (Baasch: „Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika". 1892. Theil V.)

Mehr und mehr aber wurde die erhöhte Seegeltung für das in der Mitte Europas gelegene Deutschland nothwendig.

Schon damals setzte in erheblichem Umfange jene Bewegung ein, die Mahan neuerdings Amerika zu Gemüthe führt:

„Nicht nur sind wir gewachsen ..... auch das Aussehen der Welt hat sich geändert ökonomisch und politisch. Die See, heute wie stets das große Verkehrsmittel zwischen den Völkern, wird mit einer Geschwindigkeit und Sicherheit durchmessen, die die Entfernungen unendlich verringert hat. Ereignisse, die unter früheren Verhältnissen entfernt und von geringer Bedeutung gewesen sein würden, passiren nunmehr vor unseren Thüren und gehen uns nahe an. Man hat erkannt, daß die Nähe gar leicht zur Quelle politischer Reibungen wird, aber die Nähe ist das Charakteristikum unserer Zeit. Die Welt ist kleiner geworden. Punkte, die einst fern ablagen, sind heut von vitaler Wichtigkeit infolge ihrer Nähe; aber wennschon die Entfernungen sich verringert haben, sie bleiben für uns Entfernungen zu Wasser; **und wie kurz sie auch sein mögen, zum Zweck des politischen Einflusses müssen sie schließlich von einer Flotte durchmessen**

werden, dem unentbehrlichen Werkzeuge, durch das eine Nation, wenn Verwickelungen entstehen, ihre Macht über ihre eigenen Küsten hinaus vorwärts werfen kann.“ (Mahan: „Interest of America in Sea Power, present and future.“ 1897. S. 148.)

Derselbe Mahan hat als die Grundbedingungen, welche die Seegeltung der Nationen beeinflussen, sechs Punkte aufgeführt: 1. die geographische Lage, 2. die natürliche Beschaffenheit des Landes einschließlich der damit zusammenhängenden Produktionsgrundlagen und des Klimas, 3. die Gebietsausdehnung, 4. die Bevölkerungszahl, 5. den Charakter des Volkes und 6. den Charakter der Regierung einschließlich der nationalen Institutionen („Einfluß der Seemacht auf die Geschichte“, Band I, S. 36). Daß der sechste und letzte Faktor erst mit der Begründung des Deutschen Reiches wieder in günstiger Weise zur Wirksamkeit gelangte, „als die alten hanseatischen und die alten preußischen Farben zur nationalen Flagge vereint wurden“, erklärt, daß die Entfaltung Deutschlands nach der maritimen Seite hin bis dahin weit hinter dem zurückgeblieben war, was die übrigen fünf Faktoren zu erheischen und zu gewährleisten schienen. Weiterhin aber wird es dadurch auch klar, daß nun jener große Umschwung sich vollziehen konnte, der in den „Seeinteressen des Deutschen Reiches“ dargethan ist, die zeigen, wie seit 1871 nach Kräften nachgeholt wurde, was man vorher hatte versäumen müssen. Heute ist Deutschland mit seinen wirthschaftlichen und politischen Interessen untrennbar mit dem Weltmarkte und den überseeischen Gebieten verknüpft; von Jahr zu Jahr verstärken sich die Bande (vergl. v. Halle: a. a. O.; Dr. Paul Voigt: „Deutschland und der Weltmarkt“; „Preußische Jahrbücher“, Januar 1897, sowie Dehn: „Kommende Weltwirthschaftspolitik“). Kommerziell sind die großen Fortschritte dauernd unverkennbar. Schon 1889 aber schrieb Ehrenberg („Hamburg und Antwerpen seit dreihundert Jahren“, S. 49):

„Sache des Reiches ist es, dahin zu wirken, daß die Nachtheile (welche aus der Zugehörigkeit der Handelsstädte zu einem großen politischen Gemeinwesen unter Umständen erwachsen könnten) auf ein mög-

lichst geringes Maß beschränkt bleiben. Deutschland besitzt in Europa die zweitgrößte Handelsmarine; aber unter den Seemächten Europas steht es höchstens an fünfter Stelle; das kann nicht als ein normales Verhältniß angesehen werden. **Ist nicht das Schiff eine Fortsetzung des heimischen Bodens und daher gleich diesem nach Kräften zu vertheidigen?"**

Er erkannte, daß dem großen und erfreulichen Aufschwung keine genügend fortschreitenden Vorbereitungen für den maritimen Schutz zur Seite gestellt waren. Es war zu fürchten, daß das von Mahan berichtete Wort Jan de Witts an Deutschland wieder in die Erscheinung träte („Einfluß der Seemacht auf die Geschichte", S. 57):

„Niemals werden die Holländer aus Furcht, daß Krieg ausbrechen könne, in Friedenszeiten Entschlüsse fassen, welche sie von vornherein zu Geldopfern nöthigen könnten. Der Charakter der Holländer ist ein derartiger, daß sie nicht geneigt sind, Geld für ihre eigene Vertheidigung auszugeben, so lange ihnen nicht die Gefahr ins Gesicht starrt."

Zu gleichen Schlüssen, wie Ehrenberg, gelangte alsbald Neubaur („Das größere Deutschland und die Wahrung seiner Interessen"):

„Wenn wir die Seegeltung, die uns gebührt, heute noch nicht haben, so liegt darin eben ein schwerer Mangel, eine Entwickelungsstörung, welche beseitigt werden muß."

Die letzten Jahre haben das Mißverhältniß indeß noch verstärkt. Wie aber aus der Entwickelung der Dinge erklärlich, war es zunächst eben nur ein kleiner Theil von Deutschland, der die Situation übersah. In den Kriegen von 1866 und 1870 hatte die Seemacht keine Rolle gespielt. (Siehe den Artikel: „Schädigung des Seehandels", 1870.) Hinterher aber waren die Fragen der inneren und sozialen Politik so in den Vordergrund getreten, daß man sich über die internationalen Fragen sowie über die Lage des Welthandels und Weltverkehrs nicht allgemein Rechenschaft ablegte.

Schon seit einer Reihe von Jahren hatte man von Hamburg aus auf die drohenden Gefahren hingewiesen, und das Verständniß für die Situation wurde bereits in dem im Dezember 1896 abgeschlossenen „Exporthandbuch der Börsenhalle für 1897/99“ mit folgenden Worten klargelegt:

„Wir würden uns der Undankbarkeit schuldig machen, wenn wir nicht an dieser Stelle anerkennen wollten, daß durch die gewaltigen Errungenschaften unseres Vaterlandes in dem letzten Vierteljahrhundert die Stellung der Deutschen an den überseeischen Plätzen eine ganz andere und bessere geworden ist. Mit welcher Geringschätzung wurden früher die Deutschen oft im Auslande behandelt, als noch keine starke Macht hinter den deutschen Konsuln stand. Wer das mit erlebt, selbst mit durchgemacht hat, hat es gewiß mit Freuden begrüßt, als 1867 die deutschen Schiffe endlich unter eine einheitliche Flagge gebracht und die verschiedenen Flaggen der deutschen Küstenstaaten beseitigt wurden. Mit Staunen wurde man überall gewahr, daß Deutschland, nach seiner Handelsflotte zu urtheilen, ein gar großes Reich sei, und in China z. B. konnte man es kaum begreifen, wie es möglich war, daß die hamburgischen Schiffe, von denen eine zahlreiche und von den eingeborenen Kaufleuten sehr bevorzugte Flotte in der chinesischen Küstenschifffahrt beschäftigt war, plötzlich eine andere Flagge aufzogen und dennoch nach wie vor sich hamburgische Schiffe nannten. Als dann aber die gewaltigen weltgeschichtlichen Ereignisse von 1870/71 eintraten, als Deutschland unter der Führung des Kaisers Wilhelm I. zu einem der mächtigsten Reiche erblühte, da verwandelte sich die Verwunderung im überseeischen Auslande in Achtung, und als dann auch die deutsche Reichsflagge stolz von der Gaffel deutscher Kriegsschiffe wehte, die junge Reichsflotte sich mehr und mehr vergrößerte,

da schlug man im Auslande den Deutschen gegenüber einen anderen Ton an; **man hatte Respekt vor Deutschland bekommen. Wenn Deutschlands transatlantischer Handel, Deutschlands Seeschifffahrt ferner blühen und gedeihen sollen, dann ist der Schutz einer starken Flotte unabweisbar. Wir können aber sicher sein, daß die Reichsregierung diesen für das Gedeihen so hochwichtigen Punkt immer im Auge behalten und beherzigen wird, um so mehr, als jetzt in Kaiser Wilhelm II. ein Herrscher an Deutschlands Spitze steht, welcher volles Verständniß für Deutschlands Schifffahrtsinteressen hat und sich für die deutsche Kriegsmarine sowohl wie für Deutschlands Handelsflotte ganz besonders interessirt.** („Hamburgs Handel und Verkehr". Hamburg 1897. S. 79.)"

Die augenblickliche Situation im Vergleich mit der Vergangenheit hat v. Wenckstern richtig gekennzeichnet, indem er sagt:

„In dem Eingreifen Deutschlands (in Ostasien im Jahre 1895 zusammen mit Rußland und Frankreich) meldete sich schon das, was ich mit einem Ausdrucke von Clausewitz', dem großen Philosophen des Unglücks Preußens am Anfange dieses Jahrhunderts, den »neuen Gedanken« nennen möchte, welcher damals — um 1800 — nicht gefaßt worden ist.

Das Preußen von 1806 lebte und webte in ausgefahrenen Geleisen der einst großen Fridericianischen Politik, fraß sich gewissermaßen in sich selbst auf und mußte — der Staat Preußen — zusammenbrechen vor dem Anprall des Volkes Frankreichs.

Aber dieser neue Gedanke ist 1895 eben nur gedacht worden: zur Ausführung gelangt er jetzt durch das Fußfassen in China, durch die Einbringung des Flottengesetzes.

Das Entscheidende in dem Flottengesetzentwurf erblicke ich darin, daß er sich an den Reichstag, an das Volk wendet, daß er auf Grund der gesetzgeberischen Basis diese Aktion Deutschlands nicht zu einer Aktion der Dynastie, sondern zu einer Aktion des ganzen deutschen Volkes machen will."

(Theoretische Begründung der Nothwendigkeit einer starken deutschen Flotte von Dr. A. v. Wenckstern, Vortrag, gehalten in der Staatswissenschaftl. Vereinigung zu Berlin am 15. Dezember 1897.)

Im August 1897 schrieb Prof. Rathgen:

„Das 18. Jahrhundert entschied den Kampf um Indien und Nordamerika. Das 19. sah die Vernichtung des spanischen Kolonialreichs und die Auftheilung Afrikas. Das 20. Jahrhundert bringt den Kampf um China. Wird das gewaltige Marktgebiet allein unseren wirthschaftlichen Gegnern zufallen?"

Inzwischen hat die Besetzung von Kiautschou gezeigt, daß die deutsche Regierung durch eine sorgfältig vorbereitete und weitaus schauende Politik auf den Bahnen der „neuen Idee" vorwärts schreitet. Damit ist die Frage der Beantwortung näher gerückt:

„Alle Macht drängt sich zusammen in den Händen der großen Weltreiche, wie Joseph Chamberlain sagte. Werden wir Deutsche zufrieden sein, zu den »sekundären« Ländern zu gehören, »die nicht fortschreiten«, oder werden wir ebenso stolz wie der Engländer von der Bedeutung unseres Volksthums für die Menschheit, von unserer nationalen Kraft, unseren nationalen Aufgaben, unserer nationalen Ehre denken?" (Rathgen.)

Und die Aufnahme, die jene Besetzung im ganzen Lande gefunden hat, zeigte, was das deutsche Volk zu thun wünscht. Rathgen schließt:

„Dann müssen wir uns klar darüber werden, daß nur eine Seemacht Weltmacht sein wird. Dann müssen wir auch den Willen haben, die Opfer zu bringen, ohne die wir uns unter den großen Völkern nicht behaupten können." (Die Kündigung des englischen Handelsvertrags und ihre Gefahr für Deutschlands Zukunft. 1897. S. 20.)

Besonders beachtenswerth ist auch die folgende Auslassung des Professors v. Schulze-Gaevernitz (Freiburg) in der „Nation" Nr. 23 vom 5. März 1898 über die Bedeutung unserer Flotte für unsere politischen und wirthschaftlichen Beziehungen zu England:

„England und Deutschland sind sich gegenseitig die besten Abnehmer; der vierte bis fünfte Theil der Gesammtausfuhr beider Länder kommt auf den gegenseitigen Austausch. Unser Interesse verlangt Sicherung und Pflege des hochwichtigen englischen Marktes. Es ist ein Verdienst der »Nation«, stets auf die Wichtigkeit der deutsch-englischen Wirthschaftsbeziehungen hingewiesen zu haben, insbesondere gegenüber jenen Ruhmrednern, die gar nicht ermessen, was gegenwärtig ein Krieg mit England für uns bedeutet. Weisen doch englische Stimmen mit Recht darauf hin, daß England allein von allen Mächten ohne zu große Gefahr für sich Deutschland angreifen könne, daß keine Küste leichter zu blockiren sei als die deutsche, daß ein solcher Krieg durch Unterbrechung der Ausfuhr und der Handelsbeziehungen für Deutschland unabsehbare Ver-

luste mit sich bringen würde. Solche Stimmen werden verständlich, wenn man bedenkt, in welchem Umfange der deutsche Handel innerhalb des Gesammthandels der Welt sich während der letzten Jahrzehnte vorgeschoben hat. (Nach E. v. Halle hat seit Anfang der achtziger Jahre der gesammte Welthandel um 8 pCt., der deutsche Handel um 33 pCt. zugenommen.) Gerade um die vernünftigen und friedlichen Elemente in England zu stärken und den Handelsneid in unschädliche Grenzen zu bannen, bedürfen wir einer Vertheidigungsflotte, welche jeden Angriffsgedanken dem nüchternen Sinn des Engländers verleidet.

„Weiter haben wir mit den anderen Festlandsnationen das gleiche Interesse daran, daß die britische Territorialausdehnung ihre Grenze erreicht habe. Das britische „Vom Cap zum Nil" widerspricht zwar in erster Linie den französischen, aber doch auch den deutschen Interessen; deutsche Lebensinteressen aber würden berührt durch eine britische Kontrole des noch unvertheilten Restes der Welt, vor Allem Chinas und der Türkei, deren Annexion Disraeli vorbereitete. Zwar haben demgegenüber ruhigdenkende Engländer selbst, wie z. B. Goschen 1889, sich gegen eine weitere Vorschiebung der britischen Grenzen erklärt, weil das offenkundige Mißverhältniß zwischen Ausdehnung und Machtmittelpunkt hierdurch noch weiter verschärft würde. Aber gegenüber den riesenhaften Erwerbungen, die England noch in den 80er und 90er Jahren gemacht hat (Egypten, Birma, Sansibar, Ostafrika, Matabeleland), kann sich das festländische Europa auf jene Einsicht nicht verlassen, vielmehr hat es sie zu vertiefen durch Vertheidigung der gemeinsamen Festlandsinteressen, wobei Deutschland, ohne sich in den Vordergrund zu schieben, nicht fehlen darf. Hierbei sollte unsere Diplomatie sich mit kaufmännischem Geiste durchdringen und alle auswärtige Politik im Grunde Handelspolitik sein. **Aber wenn wir dies verlangen, so müssen wir unseren Diplomaten das Instrument in die Hand geben,**

ohne welches sie nichts als schwächliche Bittsteller sind und besser zu Hause bleiben: eine schlagfertige Flotte, die, wenn schon zweiten Ranges, doch als Bundesgenossin geschätzt ist.

„In nächster Zukunft dürfte es sich für uns weniger um Kolonialerwerb größeren Stils handeln, als um die Erhaltung des offenen Marktes für alle und um die Abwehr fremder Eroberungen. **Sollte jedoch einmal in Zukunft der Tag der Liquidation hereinbrechen, so muß Deutschland die Macht besitzen, an ihr theilzunehmen.**"

Es ist gewiß ein erfreuliches Zeichen, daß, als nunmehr, wo das deutsche Volk ernsthaft auf die Sachlage aufmerksam gemacht worden ist, auf die nationalen, politischen und wirthschaftlichen Interessen, welche nicht für einzelne Landestheile, sondern für das ganze Volk auf dem Spiele stehen, der Umschwung der öffentlichen Meinung überall sich rascher vollzogen hat, als noch vor einem halben Jahre selbst Optimisten zu hoffen gewagt hätten, so daß heute bereits an die Stelle des „fuimus Troes" bei den großen Massen des Volkes der feste Wille getreten ist, die Kinder zur See nicht wieder Gefahren auszusetzen, denen sie zu Lande durch den festordnenden und organisatorischen Sinn und das kraftvolle Werk der Väter entrissen sind.

„**Die Verflechtung der deutschen Volkswirthschaft in den Weltverkehr und die gegenwärtig auf der Tagesordnung stehende Verstärkung der deutschen Flotte bedingen sich gegenseitig.**" (v. Schulze-Gaevernitz „Nation" vom 12. 3. 98.)

Professor Schmoller wies jüngst vor dem V. D. St. darauf hin, wie Friedrich der Große nur in der geringen Ausdehnung der Küsten und der Armuth des Landes eine Beschränkung der Flottengründung sah. Was hätte der große König wohl angesichts der einig deutschen Küste von der Ems bis Memel und der Milliarden Seeinteressen geschaffen?

Warum unsere Schlachtflotte zu schwach ist!

Die Verhinderung einer wirksamen Blockade der deutschen Häfen und die Offenhaltung der benachbarten Meere sind die Hauptaufgaben der deutschen Flotte. Diese Aufgaben bedingen aber das Dasein einer schlagfertigen Angriffsflotte von starken Schlachtschiffen; denn die Blockade läßt sich nur verhindern, indem man die feindliche Schlachtflotte von den Hafeneinfahrten vertreibt; die benachbarten Meere, also Nord- und Ostsee, lassen sich nur offen halten, indem man mit überlegener Macht den Feind aus diesen Meeren hinausdrängen kann! Hier kann es sich nicht mehr um eine passive Vertheidigung handeln, wie etwa kleine Panzerschiffe sie führen würden, um feindliche Schiffe an dem Eindringen in die Elbe oder Weser zu hindern. Von der Möglichkeit der Erfüllung der hier genannten Hauptaufgaben der Flotte hängt die Erhaltung unserer Welthandelsstellung ab. Bei einer scharfen monatelangen Blockade würde Hamburg aufhören, der Stapelplatz für Waaren aus allen Weltgegenden zu sein, das Handelskapital würde nach England und Amerika wandern und dort auf fremden Schiffen die im Auslande gekauften Waaren weiter verschiffen. Am meisten hätten also die Arbeiter aller deutschen Industriezweige, die für den Export arbeiten, sowie die riesige Zahl der Kaiarbeiter, Schauerleute, Werftarbeiter, Seeleute in den deutschen Hafenstädten zu leiden, ferner alle die kleinen Geschäftsleute, die von diesen Arbeitern leben. Das deutsche Industriekapital, wie auch das in Schifffahrts- und Schiffbaubetrieben angelegte Kapital würde keine Zinsen mehr tragen und zum größeren Theile wohl ganz verloren gehen. Es wird noch jedem Hamburger gegenwärtig sein, wieviel Schaden die bösen Wochen der Cholerazeit und des großen Hafenstreiks gebracht haben, trotzdem damals der Schiffsverkehr nur stark gehemmt, aber durchaus nicht vollständig abgeschnitten war. Nun überlege man sich einmal, wie schlimm die Noth werden würde, wenn bei einem langwierigen Kriege, etwa des Zweibundes gegen den Dreibund, unsere Nordsee-Küste scharf vom Feinde blockirt sein würde! Entsetzliches

Elend würde über die Hafenstädte und auch über die Fabrikstädte des Binnenlandes kommen. Daß es reiche Leute geben mag, die gleichgültig gegen die Blockadegefahren sind, mag erklärlich sein; unverständlich aber ist es, weil völlig im Widerspruch zum natürlichen Selbsterhaltungstrieb, daß auch Arbeiter diese ungeheuere Gefahr für sich und ihre Familien so auf die leichte Schulter nehmen. Wie denken sich die Verständigen unter ihnen die Folgen einer Absperrung des deutschen und fremden Seeverkehrs in unseren Häfen? Schon diese Betrachtungen müssen jedem Vaterlandsfreunde sagen, daß eine passive Küstenvertheidigung das Vaterland nicht vor schwerem Schaden bewahren kann, selbst wenn wir zu Lande siegreich blieben. Wir dürfen aber nicht außer Acht lassen, daß auch auf beiden Seiten der Kriegführenden nach hartnäckigem Kampfe ohne Entscheidung Erschöpfung der Kräfte eintreten kann; dann könnten wir keine Entschädigung für die Uebel der langen Blockade oder für die Beschießung und Brandschatzung unserer Häfen fordern.

Es kommt nun darauf an, zu betrachten, mit welchem Theile ihrer Streitkräfte unsere möglichen Feinde uns in unseren heimischen Gewässern angreifen können; danach muß offenbar die Stärke der deutschen Schlachtflotte bemessen sein, die die wirksame Blockade der deutschen Nordsee-Küste verhindern soll. Frankreich wird uns ohne einen starken Bundesgenossen schwerlich angreifen; dazu fehlen ihm die Kräfte, von anderen Gründen abgesehen, schon wegen seiner schwächeren Volkszahl. In einem Kriege des Zweibundes gegen den Dreibund wird uns weder Oesterreich noch Italien zur See helfen können, denn die Flotten dieser Staaten würden im Mittelmeere durch die stärkeren französischen Seestreitkräfte im Schach gehalten werden und hätten genug damit zu thun, ihre eigenen Küsten gegen französische Angriffe zu schützen. Man irrt sich sehr, wenn man annimmt, daß unsere Bundesgenossen die französischen Küsten angreifen könnten; man darf auch nicht annehmen, daß die mächtige russische Flotte im Schwarzen Meere geduldig zu Hause bleiben würde. Jedenfalls würde Deutschland es mit der französischen Nordflotte und der russischen Ostsee-Flotte zu

thun haben; diesen Streitkräften muß die deutsche Flotte gewachsen sein, um ihre Hauptaufgabe erfüllen zu können. Da die Angreifer natürlich ihre eigenen Küstenmeere nicht zu schützen brauchen, weil sie keine Angriffe zu befürchten haben, so würden die Franzosen und Russen kein einziges kampffähiges Schiff in irgend einem Hafen zurückzulassen brauchen, sie können und werden ihre ganze Kraft gegen uns wenden. Deshalb wäre es sehr thöricht von den Franzosen, wenn sie in ihre Kolonien, die Niemand angreifen würde, Schiffe schicken wollten, wie von einem Flottengegner behauptet worden ist; im Gegentheil, sie werden kein Schiff in den Kolonien lassen, sondern Alles gegen uns zusammenziehen. Frankreich hält mit guter Absicht stets die Hauptmacht seiner Flotte zu Hause, und es zeugt von einer völligen Verkennung der maritimen Situation, wenn die „Freisinnige Zeitung" fortwährend betont: ja Frankreich braucht seine starke Flotte wegen seines großen Kolonialreichs. Es denkt garnicht daran, lediglich die Situation in den europäischen Gewässern ist entscheidend, dort hat Frankreich das Gros seiner Macht vereinigt, weil es wohl weiß, daß sich dort das Schicksal seiner Kolonien entscheiden wird.

Was England anlangt, so darf unsere Flotte bei den politischen Erwägungen und Entschlüssen der englischen Staatsmänner „nicht länger als Null rechnen", wenn wir unsere in fleißiger Friedensarbeit erworbene Welthandelsstellung nicht leichtsinnig aufs Spiel setzen wollen! Jetzt rechnet keine Macht der Welt mit unserer Flotte.

Um darüber entscheiden zu können, ob unsere Kriegsflotte wirklich zu schwach ist, muß man ihre Stärke offenbar mit der Stärke der anderen Kriegsflotten vergleichen. Das hat selbst der Abg. Richter anerkannt. In der Reichstagssitzung vom 7. Dezember 1897 bei der ersten Lesung über das Flottengesetz sprach auch er von den „Veränderungen in Bezug auf die Streitkräfte anderer Staaten, mit denen wir zu rechnen hätten". Man muß dabei von der Annahme ausgehen, daß zwei Schiffe gleicher Gattung (also zwei Schlachtschiffe, zwei Kreuzer u. s. w.) annähernd

gleichen Gefechtswerth haben, wenn sie ungefähr zu derselben Zeit gebaut sind; das ist richtig, weil heutzutage die Schiffbaukunst und die Waffentechnik bei allen Seestaaten ziemlich gleichweit entwickelt sind. Zwar sind einzelne kleine Unterschiede vorhanden, z. B. ein Schiff ist verhältnißmäßig stärker bewaffnet, dafür aber schwächer gepanzert als ein anderes gleicher Größe und gleichen Alters. Kurz gesagt, man muß bei Schlachtschiffen und Kreuzern die Größe (Tonnengehalt des Deplacements) und das Alter kennen, um ihren Gefechtswerth mit genügender Genauigkeit erkennen zu können. In den „Grenzboten" von 1897, Band I hat der Kapitänlieutenant a. D. Wislicenus für die neun größeren Kriegsflotten die Gefechtswerthe berechnet (die Art der Berechnung ist angegeben) und dabei gefunden, daß die englische Flotte reichlich doppelt so stark wie die französische, reichlich dreimal so stark wie die russische, etwa fünfmal so stark wie die nordamerikanische, die japanische, die italienische oder die deutsche, zehnmal so stark wie die spanische und ungefähr siebzehnmal so stark wie die österreichisch-ungarische Flotte ist. Genauer betrachtet, zeigen sich folgende Verhältnißzahlen: setzt man die englische Flotte = 100, so ist die französische = 47, die russische = 28, die nordamerikanische = 20, die japanische = 19, die italienische = 19, die deutsche = 18, die spanische = 10, die österreichisch-ungarische = 6; hierbei sind alle im Frühjahre 1897 im Bau befindlichen Schiffe sowie alle alten Panzerschiffe mitgerechnet.

Noch deutlicher erkennt man, welchen Werth jetzt alle größeren Seemächte auf den Ausbau ihrer Kriegsflotten legen, wenn man aus einer Flottenliste zusammenstellt, wieviel größere Panzerschiffe und Kreuzer seit 1885, also seit reichlich einem Jahrzehnt, gebaut worden und noch im Bau begriffen sind. Bei der japanischen Flotte ist der neue Flottenplan zu Grunde gelegt, die Schiffe sollen bereits sämmtlich bestellt sein, aber der Baubeginn steht theilweise noch bevor. Bei der italienischen Flotte sind ebenfalls 4 Schlachtschiffe zu je 12000 Tonnen mitgezählt, deren Bau beabsichtigt, aber noch nicht begonnen ist. Bei diesen im letzten Jahrzehnt gebauten Schiffen genügt es, wenn man ihren Tonnengehalt berücksichtigt; denn nach der Größe dieser „modernen" Schiffe kann man ihren Gefechtswerth genügend genau abschätzen.

Schiffsbauten der Seemächte von 1885 bis 1897.

Seemacht	Schlachtschiffe 15500 bis 8000 Tonnen groß		Küstenpanzerschiffe 7000 bis 2000 Tonnen groß		Kreuzer mit Panzerschutz 14000 bis 3000 Tonnen groß		Zusammen	
	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt
England	27	367 400	1	6 200	60	329 300	107	874 800
	5*	64 500	—	—	14*	107 400		
Frankreich	14	160 900	6	41 900	22	103 000	55	407 100
	4*	36 000	—	—	9*	65 300		
Rußland	14	138 400	4	19 000	6	44 900	33	278 600
	3*	34 200	1*	4 100	5*	38 000		
Nordamerika	4	42 300	4	19 000	15	80 300	28	199 100
	5*	57 500	—	—	—	—		
Italien	6	71 300	—	—	8	38 300	21	184 400
	5*	57 800	—	—	3*	17 000		
Japan	2	25 100	1	2 600	9	28 300	27	178 700
	4*	62 000	—	—	11*	60 700		
Deutschland	6	62 400	8	28 000	8	46 600	25	159 400
	1*	11 100	—	—	2*	11 300		
Spanien	1	9 900	—	—	9	49 100	17	108 100
	—	—	—	—	7*	49 100		
Oesterreich-Ungarn	—	—	5	28 600	3	13 400	9	48 200
	—	—	—	—	1*	6 200		

*) Bedeutet im Bau.

In derselben Zeit, in der der Zweibund also seine Flotten um 88 große Schiffe von zusammen 685700 Tonnen vermehrt hat und noch zu vermehren im Begriffe ist, beträgt die Vermehrung beim Dreibund nur 55 Schiffe mit 383000 Tonnen, also weniger als die Vermehrung der französischen Flotte allein! Und da sind noch 4 italienische Panzerschiffe von 36000 Tonnen mitgerechnet, die vorläufig nur auf dem Papiere stehen, weil ihr Bau noch nicht begonnen ist! Unter den sechs Seemächten, die uns im Bau von Kriegsschiffen übertreffen, sind vier, nämlich Italien, Japan, Nordamerika und Rußland, deren Finanzen ganz sicherlich nicht besser als die deutschen sind; die italienische, die japanische und die nordamerikanische Volksvertretung und Regierung sind aber völlig einig und auch die russische Regierung ist sich klar darüber, daß die großen Ausgaben zur Vermehrung der Kriegsflotten ihrer Länder dem Volkswohlstand mit Zinsen wieder zu gute kommen, wenn der Kampf um die Bewegungsfreiheit auf dem Meere beginnt. Alle diese vier Seemächte haben viel geringern Seehandel und viel kleinere Handelsflotten als Deutschland, haben auch entweder gar keine oder doch nur ganz unbedeutende überseeische Besitzungen. Und das arme, aber nationalstolze Spanien baut eine an Zahl wie an Tonnengehalt stärkere Kreuzerflotte als Deutschland? Ginge es im lieben Vaterlande mit vernünftigen Dingen zu, so müßte Deutschland an dritter statt an siebenter Stelle unter den Seemächten stehen! Deshalb ist die Ansicht richtig, je mehr Schiffe, Schlachtschiffe und Kreuzer mit Panzerschutz wir bauen, desto besser sorgen wir für Deutschlands Zukunft! Nun ist aber bekanntlich überall dafür gesorgt, daß die Bäume nicht in den Himmel wachsen; aus finanziellen und technischen Gründen ist eine plötzliche Vermehrung unserer Flotte leider unmöglich. Wir müssen uns also wohl darauf beschränken, die heute dringend nöthigen Schiffe allmählich in einer Reihe von Jahren nach einem feststehenden Plan zu bauen. Weil in dem 80er Jahrzehnt sehr viel im Ausbau der Flotte versäumt worden ist, deshalb werden die Ausgaben für Schiffbauten einige Jahre lang

höher sein müssen als früher. Den Fachleuten war das Zurückbleiben der deutschen Flotte gegen die andern Seemächte nie ein Geheimniß. Je mehr die fremden Flotten anwuchsen, um so dringender wurde von verschiedenen Seiten versucht, das deutsche Volk über die Gefahren zu belehren, die infolge der zu schwachen Flotte **uns bedrohen.** Aber die Wahrheit wird an recht vielen Stellen nur **ungern gehört,** besonders wenn sie zu Ausgaben für das allgemeine Wohl **zwingt.** Man vergißt gar zu leicht, daß das allgemeine Wohl eben nichts Anderes als das Wohl jedes Einzelnen bedeutet. Kostbare Zeit ist deshalb schon verloren gegangen, weil die Erkenntniß sich nicht plötzlich, sondern nur allmählich im Volke ausbreitet.

Wem es zu danken ist, daß Deutschland endlich aufgewacht ist und die Gefahren erkennen lernt, die ihm von See her drohen, das hat kürzlich, am 4. März, der Bürgermeister Hamburgs, Dr. Versmann, in voller Klarheit ausgesprochen:

„Die deutsche Flotte, einst zur Zeit der ersten Geburtswehen der deutschen Einheit das Lieblingskind der Nation, war zu ihrem Schmerzenskinde geworden. Das Interesse an der Flotte schien erstorben zu sein, nur das Nothwendigste wagte man beim Reichstag zu beantragen, und auch dies wurde der hohen Körperschaft nur schwer abgerungen. So war unter kleinen Bedenklichkeiten und Zwistigkeiten, wie sie unserem Volke so lange den Weg zur Größe versperrt hatten, das Bewußtsein nahezu erstickt, **daß die Nothwendigkeit einer angemessenen Flotte zu den gar nicht diskutirbaren Fragen gehöre.“**

„Aus dieser gedrückten, geradezu beschämenden Stimmung ist die Nation — wir wissen es Alle — durch die frische, muthige Führung Seiner Majestät des Kaisers herausgerissen worden. Eine merkwürdige Wandlung hat sich vor unseren Augen vollzogen. Seit den besten Zeiten des Fürsten Bismarck ist es nicht erlebt worden, daß eine Idee so rasch, ja so plötzlich zum Gemeingut der Nation geworden ist, wie die täglich wachsende

Ueberzeugung, daß die Seeinteressen Deutschlands von ungeheurem Gewicht sind und daß sie zum Heil des gesammten Vaterlandes nicht weniger als die Landinteressen geschützt werden müssen. Gewiß ist es uns Allen bekannt, daß dieser schöne Erfolg der rastlosen Arbeit hervorragender Männer zu danken ist. Aber nur umsomehr bewundern wir jenen, den wahren Fürsten bezeichnenden Scharfblick, der den rechten Mann an die richtige Stelle zu setzen weiß. Denn, daß es die eigenste Initiative des Kaisers ist, die hier zur Geltung kommt, bezweifelt Niemand. Die ganze Nation ist davon überzeugt; sie fühlt, sie weiß, daß es die Hand des Kaisers ist, die diese Männer und diese Dinge in Bewegung setzt."

„Wie klar aber Seine Majestät die überseeischen Aufgaben der Nation überblickt, davon hat die denkwürdige Kieler Rede vom 10. Dezember ein beredtes Zeugniß abgelegt. Wie ein befruchtender Regen haben jene kaiserlichen Worte auf unsere nationalen Hoffnungen gewirkt. Weite Kreise der Nation haben sie mit neuem Vertrauen auf unsere Zukunft erfüllt. Eine neue Epoche für die Stellung Deutschlands im Wettbewerb der Völker haben sie eingeleitet."

„Die mehr als tausendjährige Geschichte Deutschlands weiß von vielen hervorragenden Kaisern zu berichten, aber unter ihnen ist keiner, der seine Augen fest und dauernd auf die See gerichtet gehabt hätte. Das unschätzbare Glück, einen solchen Kaiser zu besitzen, ist uns und unseren Tagen vorbehalten worden."

Die Flottenfrage darf nicht als Parteisache, sondern muß als nationale Frage erster Ordnung behandelt werden. Die Flottenfrage wird heute von allen Kreisen des Volkes nicht nur mit größerer Wichtigkeit, sondern auch mit vergrößerter Sachkunde behandelt, und das muß und wird dazu führen, daß jeder Vaterlandsfreund erkennt, wie sehr der gesunde Menschenverstand den planmäßigen Ausbau unserer Flotte fordert!

Der wichtigste Theil unserer Kriegsflotte sind die Linienschiffe, die die Blockade der deutschen Häfen verhüten und die benachbarten Meere offen halten sollen. Wir geben zu, daß alle Kriegsflotten auch alte Panzer-

schiffe wie wir haben; aber wir haben in der Tabelle gezeigt, daß die Zahl der modernen Schlachtschiffe gerade bei den andern Seemächten, die uns einmal feindlich entgegentreten könnten, bedeutend größer als bei uns ist. In Nordamerika ist schon von maßgebender Stelle ausgesprochen worden, daß man nicht eher mit dem schnellen Ausbau der Flotte (die innerhalb von etwa zehn Jahren ganz neu geschaffen ist!) ruhen wird, bis zwanzig mächtige Schlachtschiffe fertig sein werden! Es würde hier zu weit führen, eine Uebersicht aller etwa zwischen 1875 und 1884 vom Stapel gelaufenen Panzerschiffe zu geben; es genügt, zu bemerken, daß den fünf deutschen Schiffen dieser Periode („Sachsen", „Bayern", „Württemberg", „Baden", „Oldenburg") von zusammen 34 800 Tonnen auf französischer Seite 15 Panzerschiffe (aus den Jahren 1875 bis 1884) von zusammen 119815 Tonnen gegenüberstehen, wovon das größte Schiff mehr als doppelt so groß wie „Oldenburg" und das kleinste nur etwa 300 Tonnen kleiner ist! Ist das ein natürliches, ein verständiges Verhältniß? Und alle diese 15 französischen Schiffe sind mindestens so gut wie unsere hier genannten fünf, meist sogar besser (weil sie meist größer sind) in der französischen Schlachtflotte zum Angriff gegen uns zu gebrauchen, während unsere 13 kleinen Panzerkanonenboote mit insgesammt 13 900 Tonnen lediglich zur inneren Vertheidigung der Flußmündungen, insbesondere der engen Fahrwasser, nie aber zu einer Offenhaltung der deutschen Meerestheile zu gebrauchen sind. Man überschätzt bedenklich die Kräfte unserer alten Schiffe, man beachtet nicht, daß die Technik des Kriegsschiffbaues, die Entwickelung der schweren und Schnellfeuer-Artillerie den modernen Schiffen gegenüber alten Schiffen gleicher Größe eine ganz bedeutende Ueberlegenheit sichert. Dazu kommt noch, daß die neuen Schiffe erheblich besser gegen die Unterwasserwaffen, nämlich gegen Torpedos und Rammstöße, geschützt sind durch Zellensysteme u. s. w. als die älteren Schiffe, daß sie also ungleich viel widerstandsfähiger sind. Panzerschiffe, die vor 1875 vom Stapel gelaufen sind, dienen nirgends mehr bei der Schlachtflotte, sondern werden meist als Hafenschiffe, seltener auch als Panzerkreuzer, d. h. als Stationsschiffe im Auslands-

dienste, aufgebraucht. Jedenfalls kann man nach reiflicher Prüfung der Brauchbarkeit der einzelnen Schiffe zu unserer Panzerflotte nur rechnen: 4 veraltete Schiffe der „Sachsen“-Klasse, die allerdings für einige Jahre durch Umbauten wieder einigermaßen kriegstüchtig gemacht sind oder noch gemacht werden sollen, 1 etwas neueres kleines Schiff „Oldenburg“, dessen Verwendung wegen mancherlei Schwächen (zu schwache Schnellfeuerbewaffnung, zu langsame Maschine, zu geringer Kohlenvorrath) sehr beschränkt ist; ferner 4 neue, tüchtige Schiffe der „Brandenburg“-Klasse, 3 noch in der Ausrüstung und im Bau begriffene neueste Schlachtschiffe Typ „Kaiser Friedrich III.“ und 8 Küstenpanzerschiffe der „Siegfried“-Klasse, die hauptsächlich zur Vertheidigung des Kaiser Wilhelm-Kanals bestimmt sind und die also die Hauptaufgabe der großen Panzerschiffe nur in einzelnen Fällen, in der Nähe der Küsten unterstützen können.

Der Kern unserer ganzen Flotte zählt also nur sieben vollwerthige Schlachtschiffe (von denen drei noch nicht fertig sind). Das ist aber viel zu wenig zur Erfüllung der Hauptaufgabe!

Warum im Flottengründungsplan von 1873 die Stärke der Schlachtflotte auf 14 Panzerschiffe festgesetzt wurde, erklärt das „Berliner Tageblatt“ vom 29. Oktober 1897 unter dem Stichwort „Was die Marinevorlage verschweigt“ — in folgender Weise:

„Es ist nun eigenthümlich, daß, als der General v. Stosch 14 Panzerschiffe (Linienschiffe) forderte, nirgendwo Erfahrungen bestanden, auf Grund deren er gerade diese Zahl beanspruchte. Als die späteren Versuche der neunziger Jahre im Gange waren, konnten wir uns mit dem General über die Zahl unterhalten. Und als wir an den General die Frage richteten: »Wie sind Sie denn gerade auf die Ziffer von 14 Panzer-(Linien-)schiffen gekommen?«, antwortete er: »Durch einen glücklichen Griff als Autodidakt«. — »Ich habe zwar etwas daneben gegriffen, insofern ich das Linienschiff für die Leitung der Flotte übersehen habe. Aber zu meiner Zeit waren über die Zusammensetzung eines Geschwaders und die Mittel und Wege, ein solches zu leiten, auch alle Marineoffiziere in anderen Staaten Autodidakten. Die

neue Schiffstechnik und Taktik hatte noch keine Erfahrungen sammeln lassen können. Die Marinen tappten daher auch alle im Dunkeln. Aber ich rechne es mir als Infanterist doch als Verdienst an, daß ich die Ziffer unserer Linienschiffe ungefähr richtig gegriffen habe.« Wir haben diese Ausführungen Stosch's wörtlich wiedergegeben. Ueberträgt man dies in die Wirklichkeit, so ergiebt sich für eine Flotte von 16 Linienschiffen ein Admiralschiff, das wiederum ein Linienschiff sein muß. Dadurch steigt die Gesammtzahl der Linienschiffe einer Flotte, die noch lenkbar ist, auf 17. Der Unterschied mit Stosch's »Griff des Autodidakten« beträgt also 3 Linienschiffe. Derselbe Autodidakt beziffert die Linienschiffe eines Geschwaders auf 7. Die Erfahrungen haben aber bewiesen, daß es 8 sein müssen. So erklärt sich Stosch's Differenz von 2 Linienschiffen in dieser Beziehung. Uebrigens hat General v. Stosch noch kurz vor seinem Tode seinen Irrthum zugestanden."

Welthandel, Deutsche Konkurrenz im

(Zusatz zum Artikel Welthandel im 1. Bande des „Nauticus").

Den Wettbewerb Deutschlands auf dem Weltmarkt haben in den letzten Jahren zahllose englische und französische Publikationen, darunter 2 dicke Bücher, hier „Le Danger Allemand" von Maurice Schwob und dort „Made in Germany" von Williams zum Gegenstand eingehender Erörterungen gemacht.

In der französischen Kammer rief schon 1893 der Abgeordnete Pogelier „verzweiflungsvoll" aus: „Ich wiederhole, ich spreche vom nationalen Standpunkt. Ich bin der Vertreter eines Departements, welchem unglücklicherweise durch den Krieg ein Theil seines Gebietes entrissen ist, und ich spreche es offen aus, wenn die gegenwärtige Lage andauert, werden wir auch wirthschaftlich annektirt werden durch Deutschland und Belgien."

Aehnlichen Besorgnissen haben in England die Leiter der konservativen wie der liberalen Partei verschiedentlich Ausdruck gegeben. Lord Rosebery z. B. sagt: „Wir sind bedroht durch einen furchtbaren Gegner,

welcher uns benagt, wie das Meer die schwachen Partien der Küste benagt — ich meine Deutschland. Der Handel des Vereinigten Königreichs hört nicht auf, sich zu verringern, und was es verliert, das gewinnt in der Hauptsache Deutschland." Seitdem vergeht keine Woche, wo nicht im Ausland eine Rede oder ein Aufsatz auf dieses Thema verweist.

Weltschifffahrtverkehr und seine Entwickelung in einigen Hauptstaaten.

Die steigende Wichtigkeit des Seeschifffahrtverkehrs für Deutschland erkennt man aus einem Vergleich der Schifffahrtbewegung in den größten deutschen Häfen mit der Schifffahrtbewegung in den Haupthäfen der wichtigsten fremden Länder, wobei die Zahlen der beladenen Schiffe im eigentlichen Seeverkehr (also unter Ausschluß der Küstenschifffahrt) für 1873 und 1896 zu Grunde gelegt werden sollen.

1873 verkehrten in deutschen Häfen im Ganzen 38 515 Schiffe mit 8,47 Millionen Tonnengehalt, und zwar war an der Tonnage die deutsche Flagge mit 43,9 pCt. betheiligt; 1896 betrug die Zahl der aus deutschen Häfen auslaufenden und in deutsche Häfen einlaufenden Schiffe 45 745 mit einer Tonnage von 20,86 Millionen,*) wobei sich der Antheil der deutschen Flagge auf 51,2 pCt. stellte.

Die Gesammttonnage der verkehrenden Schiffe war 1896 um 142 pCt. höher als 1873.

In Großbritannien und Irland verkehrten 1873 107 243 Schiffe mit 37,93 Millionen Tonnen Raumgehalt, denen im Jahre 1896 103 976 Schiffe mit 71,18 Millionen Tonnen Raumgehalt gegenüberstanden. Die britische Flagge war 1873 mit 69 pCt. und 1896 mit 73,6 pCt. der Tonnage am Schifffahrtverkehr betheiligt. Die Steigerung der Tonnage des Schifffahrtverkehrs belief sich von 1873 bis 1896 auf 87,9 pCt., war also beträchtlich geringer als in Deutschland.

*) Die Zahlen der Tonnage der deutschen Schiffe sind für 1896 um 12 pCt. erhöht worden, um die durch die Vermessungsänderung von 1895 vorgenommene Reduktion auszugleichen und die Zahlen von 1896 den Zahlen von 1873 vergleichbar zu machen.

In französischen Häfen stellte sich der Schifffahrtverkehr 1873 auf 53 714 Schiffe mit 12,4 Millionen Registertonnen und 1896 auf 45 916 Schiffe mit 24,34 Millionen Registertonnen. Der Antheil der französischen Schifffahrt an der Tonnage betrug 1873 35,9 pCt. und 1896 34,6 pCt.

Italien hatte 1873 einen Schifffahrtverkehr von 32 277 Schiffen mit 7,52 Millionen Tonnen und 1896 von 23 911 mit 13,56 Millionen Tonnen Raumgehalt. Die Steigerung der Tonnage der verkehrenden beladenen Schiffe war demnach auch in Frankreich (96 pCt.) und in Italien (81 pCt.) wesentlich geringer als in Deutschland. Dabei bleibt zu bedenken, daß Großbritannien, Frankreich und Italien in sehr erheblichem Umfange von Schiffen mit entfernten Reisezielen angelaufen werden, die natürlich in der Schifffahrtsstatistik der genannten Länder erscheinen, während in Deutschland ein derartiger Durchgangsverkehr kaum vorhanden ist.

Vor Allem aber ist hervorzuheben, daß der Verkehr des westlichen Deutschlands zum größten Theile über Antwerpen und Rotterdam geht. Die große Steigerung des Verkehrs in den belgischen und holländischen Häfen, die zwischen 1873 und 1896 eingetreten ist, und die in Antwerpen 181 pCt., in Amsterdam 247 und in Rotterdam 269 pCt. der Tonnage der angekommenen Schiffe betrug, kommt zum weitaus größten Theile auf Deutschlands Rechnung.

Die Vermehrung des auf Deutschlands Handel entfallenden Antheils am Verkehr der belgischen und holländischen Häfen erhellt — freilich nur zum Theil — aus der Steigerung des unter deutscher Flagge gehenden Schifffahrtverkehrs von Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam. Es entfielen in Tausend Registertonnen der angekommenen Seeschiffe auf die deutsche Flagge im Jahresdurchschnitt:

	1871/75	1891/95	1896
in Amsterdam . . .	16,4	85,0	71,3
= Rotterdam . . .	61,1	369,1	503,0
= Antwerpen . . .	132,9	939,6	1190,5

Der Verkehr der deutschen Flagge hat sich also erhöht: in Amsterdam von 1871/75 bis 1891/95 um 417 pCt.

und bis 1896 um 334 pCt., in Rotterdam um 504 bezw. 723 pCt., in Antwerpen sogar um 607 bezw. 796 pCt.

Die prozentuale Steigerung des deutschen Schifffahrtverkehrs ist unbestreitbar unter Einrechnung des Verkehrs seiner westlichen Zufuhrhäfen Antwerpen und Rotterdam ganz erheblich größer als bei allen übrigen europäischen Großstaaten.

In den Vereinigten Staaten verkehrten 1873 nach den Angaben der „Annales du Commerce extérieur“ 63 699 Schiffe mit 23,52 Millionen Tonnen Raumgehalt, während die entsprechenden Zahlen für 1896 41 856 Schiffe mit 33,75 Millionen Registertonnen lauten. Erheblich abweichende Zahlen, namentlich für 1873, hat Kiaer in seiner „Internationalen Skibfartsstatistik“, nach denen sich die Tonnage der verkehrenden Schiffe 1873 auf 14,28 Millionen Registertonnen, 1893 auf 30,67 Millionen Registertonnen stellte; die Differenz dürfte sich daraus erklären, daß Kiaer die Küstenschifffahrt gänzlich aussondert, während sie in den Angaben der Annalen für 1873 enthalten sein dürfte. Die Steigerung betrug nach den ersteren Zahlen 43,4 pCt., nach Kiaers Angaben dagegen 114,8 pCt.

Noch weit deutlicher erhellt die Vergrößerung der deutschen Handelsflotte und ihrer Leistungsfähigkeit sowie die Erweiterung der deutschen Handelsbeziehungen mit dem Auslande, wenn man die thatsächlichen Verkehrsleistungen in der Schifffahrt der drei hauptsächlichsten europäischen Schifffahrtländer in Betracht zieht.*) Die Prüfung ist für den Verkehr der heimischen und der fremden Schiffe getrennt vorgenommen. Als Vergleichsjahre sind auch hier 1873

*) Die Berechnungen sind derart aufgestellt, daß die Entfernungen unter Zugrundelegung der Seekarten im Einzelnen kalkulirt sind, und zwar für jedes Land von dem aus der Hafenstatistik sich ergebenden Verkehrsmittelpunkt an den heimischen Küsten nach den entsprechenden Verkehrsmittelpunkten der fremden Länder. Die so gewonnenen mittleren Entfernungen — für östliche Länder wurde bei Dampfschiffen die Suez-Kanal-Strecke, bei Segelschiffen der Weg um das Kap zu Grunde gelegt — wurden mit der Tonnenzahl der beladenen Schiffe, die in den betreffenden Richtungen verkehrten, multiplizirt.

und 1896 gewählt. Die Leistungen der beladenen Schiffe stellten sich in Millionen Seemeilentonnen folgendermaßen:

Im Verkehr zwischen Deutschland und dem Auslande:

	1873	1896
Deutsche Schiffe . . .	9202	31 096
Fremde Schiffe . . .	6478	19 452

Im Verkehr zwischen Großbritannien und dem Auslande:

	1873	1896
Britische Schiffe . . .	87 199	166 553
Fremde Schiffe . . .	28 786	36 034

Im Verkehr zwischen Frankreich und dem Auslande:

	1873	1896
Französische Schiffe . .	11 760	19 852
Fremde Schiffe . . .	15 481	35 427

Die prozentuale Steigerung der Schiffsleistungen war im Verkehr zwischen Deutschland und dem Auslande weitaus am größten.

Sie belief sich bei den deutschen Schiffen auf	**238 pCt.**,
und den fremden Schiffen auf . .	200 pCt.
überhaupt	222 pCt.

Da nach den obigen Angaben von 1873 bis 1896 die Tonnage der in deutschen Häfen verkehrenden Schiffe nur um 142 pCt. und zwar bei den einheimischen um etwa 175 pCt., bei den fremden um 114 pCt. zugenommen hat, so zeigt die noch erheblich größere Steigerung der Leistungen, welche beträchtliche Zunahme der Verkehr zwischen Deutschland und den entfernteren überseeischen Ländern erfahren hat, welche Vergrößerung des mittleren Verkehrsradius der deutschen Handelsflotte stattgefunden hat.

Demgegenüber haben sich im Verkehr zwischen Großbritannien und dem Auslande die Leistungen der britischen Schiffe nur um 91 pCt., die der fremden Schiffe nur um 25 pCt. und die beider zusammen nur um 75 pCt. erhöht.

Die prozentuale Steigerung der Verkehrsleistungen der britischen Schiffe (91 pCt.) ist geringer als die prozentuale Zunahme der Tonnage der in britischen Häfen verkehrenden einheimischen Schiffe (100,3 pCt.), woraus hervorgeht, daß die Entwickelung der überseeischen britischen Schifffahrt mit der Entwickelung der gesammten britischen Schifffahrt nicht ganz Schritt gehalten hat.

Ebenso zeigt die Differenz zwischen der prozentualen Zunahme der Tonnage der verkehrenden fremden Schiffe (59,5 pCt.) und der Steigerung ihrer Leistungen (25,2 pCt.), daß der Verkehr mit den näher gelegenen europäischen Ländern sich schneller entwickelt hat als der Verkehr in der großen Fahrt.

Auch Frankreich hat eine weit geringere Zunahme des überseeischen Verkehrs als Deutschland aufzuweisen.

Die Leistungen der französischen Handelsflotte in Seemeilentonnen steigerten sich von 1873 bis 1896 um 69 pCt. und die der fremden Schiffe im Verkehr zwischen Frankreich und dem Auslande um 129 pCt., während die Leistungen der zwischen französischen und fremden Häfen überhaupt verkehrenden Schiffe um 103 pCt. zunahmen.

Bei dem Verkehr zwischen Frankreich und den überseeischen Ländern haben in steigendem Maße die fremden Schiffe größere Bedeutung erlangt. Vergleicht man die Leistungen der zwischen Deutschland, Frankreich und Großbritannien einerseits und dem Auslande andererseits verkehrenden Schiffe in den Jahren 1873 und 1896, so findet man, falls man die Leistungen der Schiffe im Verkehr zwischen Deutschland und dem Auslande jedesmal gleich 100 setzt, folgendes Resultat:

	1873	1896
Deutschland	100	100
Frankreich	174	109
Großbritannien . . .	740	400

Das rapide Anwachsen der relativen Bedeutung des deutschen Seeverkehrs tritt hier unverkennbar hervor; 1873 waren die Leistungen der Schiffe im Seeverkehr nur $1/10$, 1896 schon $1/6$ der Schiffsleistungen im Seeverkehr der genannten drei Großstaaten.

Setzt man in derselben Weise die Leistungen der deutschen Schiffe allein im deutschen Seeverkehr in Vergleich mit den Leistungen der einheimischen Schiffe im Seeverkehr von Frankreich und Großbritannien, so erhält man folgende Skalen:

	1873	1896
deutsche Handelsflotte	100	100
französische "	128	64
britische "	948	536

Die Leistungen der französischen Flotte waren also 1896 erheblich niedriger (um 36 pCt.) als die der deutschen, während sie 1873 bedeutend größer (um 28 pCt.) waren. Die Leistungen der deutschen Flotte sind andererseits auch ganz erheblich schneller als die der englischen gestiegen.

Vergleicht man im Besonderen die Steigerung der Leistungen der deutschen und der britischen Schiffe im Verkehr zwischen ihrem Heimathlande und den wichtigsten überseeischen Ländern, so findet man, daß sich im Verkehr mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika die Leistungen der britischen Flotte prozentual etwas mehr (um 108 pCt.) als die der deutschen (um 103 pCt.) erhöht haben; dagegen hat sich der Verkehr der deutschen Schiffe zwischen Deutschland und den Ländern Südamerikas am Atlantischen Meere um 360 pCt., der Verkehr der britischen Schiffe zwischen Großbritannien und diesen Ländern nur um 241 pCt. gehoben.

Noch günstiger für Deutschland ist die Entwickelung des Verkehrs mit den am Stillen Ozean gelegenen südamerikanischen Staaten; hier finden wir eine Steigerung der Leistungen der deutschen Flagge um 847 pCt., nämlich von 449 auf 4253 Millionen Seemeilentonnen, der eine Abnahme der englischen Leistungen um 14,9 pCt., nämlich von 6250 auf 5321 Seemeilentonnen, gegenübersteht. Auch im Verkehr zwischen Deutschland und Westindien, Mexiko und Mittelamerika ist eine bedeutende Steigerung der Leistungen der deutschen Schiffe von 413 auf 1195 Millionen Seemeilentonnen zu verzeichnen, denen auch hier eine sehr bedeutende Abnahme der Leistungen der englischen Schiffe im Verkehr mit ihrem Heimathlande gegenübersteht; ihre Leistungen stellen sich nämlich 1873 auf 2845 und 1896 auf 1962 Millionen Seemeilentonnen, haben sich also um 32 pCt. vermindert.

Ganz beträchtlich hinter dem Aufschwunge der Leistungen der deutschen Schiffe im Verkehr zwischen Deutschland und Ostasien (China, Japan, Korea, Rußland am Stillen Ozean) ist die Steigerung des Verkehrs der britischen Schiffe zwischen Großbritannien und diesen Ländern zurückgeblieben. Die Leistungen der deutschen Handelsflotte haben sich hier von 247,6 auf

2767,5 Millionen Seemeilentonnen, also um 1018 pCt., die entsprechenden britischen Leistungen von 2744 auf 4845, also nur um 76,5 pCt., erhöht.

Auch im Verkehr mit den übrigen Staaten hat sich der Verkehr der deutschen Handelsflotte fast überall prozentual schneller als der der britischen entwickelt. **Die in England unangenehm empfundene Steigerung der deutschen Konkurrenz tritt auch in dieser Statistik der Schiffahrtbewegung deutlich hervor.**

Weltwirthschaftspolitik und Flotte.

Der Gang der wirthschaftlichen Entwickelung, der in der engen Umfriedung der Hauswirthschaft seinen Anfang genommen und Jahrhunderte lang in der mittelalterlichen Stadtwirthschaft einen Stillstand gefunden hat, beschleunigt in der Neuzeit seine Schritte. Der moderne Staat hat uns die Volkswirthschaft gebracht, und mit Macht treibt uns die Nothwendigkeit weiter, in die Weltwirthschaft hinein. Was ist Weltwirthschaft? „Ein Zustand, der auf einer gewissen Solidarität der Staaten und Völker beruht", sagt Paul Dehn in einer soeben erschienenen trefflichen Broschüre,*) die den folgenden Zeilen als Unterlage dient. „Diese Solidarität erweitert und vertieft sich noch fortwährend. Kulturell: An allen Kulturfortschritten der Gegenwart sind alle Völker betheiligt. Sozial: Alle Kämpfe, Sorgen und Gefahren sind ihnen gemeinsam. Politisch: Fällt irgendwo ein Schuß, so erregt er allerwärts Alarm. Wirthschaftlich: Wenn es an der Börse von Kalkutta kracht, kracht es auch an den Börsen von London und Berlin. Eine Hungersnoth in Indien oder China wird selbst in den entlegensten Industriebezirken Europas, auch in Deutschland, wenngleich nur mittelbar als eine Verminderung der allgemeinen Kaufkraft, empfunden."

Entstanden ist diese internationale Solidarität aus dem Weltverkehr. Der Dampf und die Elektrizität haben

*) Paul Dehn, Kommende Weltwirthschaftspolitik, Berlin, Trowitzsch u. Sohn.

die Welt kleiner und größer gemacht, kleiner, indem sie die Hindernisse von Raum und Zeit minderten oder fast ganz aufhoben, größer, indem sie die Beziehungen Aller zu Allen herstellten. Deutschland ist in diesen Weltverkehr unlösbar verflochten durch seine Schifffahrt, seinen Handel, die Ansiedelungen Deutscher in fernen Ländern, die Kolonien und die Ausleihe deutschen Kapitals. Seine Interessen in der Weltwirthschaft sind zahllos und immens. Unsere Volksernährung bedarf eines Zuschusses von einem Fünftel bis zu einem Viertel der einheimischen Getreideproduktion durch den Import, unsere mächtig entwickelte Industrie muß Rohstoffe einführen, um Millionen von Arbeitern Beschäftigung zu geben, wir bezahlen diese uns aus allen Enden der Erde gebrachten Güter mit den Werthen der gewerblichen Erzeugnisse, die wir exportiren. Unsere Handelsflotte ist die zweitgrößte. Tausende und Zehntausende deutscher Reichsangehörigen sitzen überall verstreut, nach vielen Millionen zählen die deutschem Blute entsprossenen Elemente fremder Völker, nach Milliarden die im Auslande angelegten Kapitalien. Wir haben Kolonien in West- und Ostafrika, in Australien und starke Interessensphären in Ostasien und Südamerika. Der deutsche Einschlag in das reiche Gewebe des Weltverkehrs und der Weltwirthschaft mehrt sich von Tag zu Tag. Und darum müssen wir Weltwirthschaftspolitik treiben, um unser Nationalvermögen, unsere Volkskraft und unser Ansehen zu erhalten und zu steigern.

Aber da andere Staaten denselben Zielen nachstreben, wird der Wettbewerb auf dem Weltmarkt immer schärfer. Jede Macht will sich Absatzmärkte sichern, und deutlich erkennbar sind namentlich die Bemühungen dreier gewaltiger Land- und Staatenkomplexe, sich zu geschlossenen Wirthschaftsreichen zusammenzuballen, die die Fremden möglichst von der Konkurrenz in ihren Gebieten fernhalten wollen: Großbritannien, Rußland, All-Amerika. Es ist ein Verdienst Dehns, daß er in großen Zügen hier ein lichtvolles Bild der Zukunftsmöglichkeiten entwirft, wie sie aus den Ansätzen und Tendenzen der Gegenwart herauswachsen.

Zwei Sorgen sind es, welche die Engländer fortgesetzt beschäftigen, die Sicherung der Volksernährung

und die Vermehrung der Ausfuhr. Sehr ernsthaft wird die Frage erörtert, ob man nicht gewaltige Getreidevorräthe für den Nothfall von Staats wegen aufstapeln solle. Und noch dringlicher ist die Aufgabe, für die Ausfuhr immer größere Absatzgebiete zu sichern. Ihr dienen die größerbritischen Zollverbandsbestrebungen. Nach Allem, was man hört, erwartet England in Zukunft von den Kolonien, daß sie ihm Vorzugszölle für englische Erzeugnisse einräumen; als Gegenleistungen werden Vorzugszölle für die kolonialen Waaren verlangt. Man mag sagen, daß ein solcher Differentialzollverband, der unausbleiblich zu Reibungen ernster Art führen müßte, noch in weitem Felde steht. Aber die Anfänge sind zweifelsohne schon jetzt vorhanden. Die englische Kündigung des Meistbegünstigungsvertrages mit Deutschland ist ein Fingerzeig, wohin die Reise gehen soll: England will den deutschen Wettbewerb von seinen Kolonien fernhalten, um in diesen Gebieten einen ausschließlichen Absatzmarkt für seine eigenen Industrieprodukte sich zu sichern. Ob die Perspektive Dehns, England werde dereinst in Niedergang gerathen durch eine Schwächung von innen heraus und der Schwerpunkt der angelsächsischen Rasse werde nach Nordamerika sich verschieben, in Erfüllung gehen wird, brauchen wir nicht zu erörtern; geschieht es, so doch erst in fernen Zeiten, mit denen die deutsche Politik im Augenblick nicht rechnen darf. Sagt doch Dehn selbst: „Noch steht das mächtige Reich auf seinem Höhepunkt, ja es hat ihn vielleicht noch nicht einmal ganz erreicht."

„Amerika den Amerikanern!" Dieses einfache und verständliche Volkswort, mit seiner packenden Wirkung auf die Massen beherrscht seit dem erstaunlichen wirthschaftlichen Aufschwung Nordamerikas die führenden Geister der neuen Welt. In der Zollpolitik wird ganz offen das Ziel angestrebt, nicht die europäische Einfuhr nach Nordamerika zu erschweren, sondern auch durch Einräumung von Sonderbegünstigungen in Gegenseitigkeitsverträgen die europäischen Waaren aus Mittel- und Südamerika zu vertreiben. „Dieser Handel ist von Rechts wegen unser", hat Präsident Harrison im April 1891 gesagt. Südamerika erscheint zwar in jeder

Hinsicht als ein Erdtheil für sich, allein das Uebergewicht der Vereinigten Staaten von Nordamerika über den Süden ist zu stark. Politische Hülfeleistungen und andere Dinge besorgen dort die panamerikanische Propaganda. Wo man in Europa etwa freihändlerische Rückströmungen in der Union erhofft, wird man sich auf Enttäuschungen gefaßt machen müssen. Die amerikanische Schutzzollpolitik wird noch weiter vorwärts dringen, und die europäischen Staaten, vor Allem England, in zweiter Linie aber auch Deutschland, werden an Abhülfe- und Vergeltungsmaßregeln denken müssen.

Rußland endlich konsolidirt sich fortwährend politisch und wirthschaftlich. Es fördert seine Industrie, namentlich die Eisen- und Textilindustrie, es sucht seine Rohstoffe selbst zu erzeugen (Baumwolle), es schließt die Riesenglieder seines Leibes durch die eisernen Fesseln gewaltiger Eisenbahnen aneinander. Gegenwärtig haben die Engländer in Ostasien vielleicht noch einen gewissen Vorsprung, wenigstens in der Handelspolitik. „Nach der Eröffnung der großen sibirischen Eisenbahn“, sagt General Krahmer in seinem Buche, „wird Rußland immer schneller bereit sein, das Schwert in die Waagschale zu werfen, als England dazu im Stande ist“. Man hat aber auch berechnet, daß durch die sibirische Eisenbahn von Tscheljabinsk bis Wladiwostok etwa ein Gebiet bebauungsfähig wird, das so groß ist wie Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Holland, Belgien und Dänemark zusammen. Welcher Ausblick eröffnet sich damit für die Weltverkehrspolitik! Wird sich diesen in sich geschlossenen Wirthschaftsverbänden gegenüber ein mitteleuropäischer Zollverband durchsetzen, um die gemeinsame Gefahr einer Prohibitivpolitik zu bekämpfen?

Wir lassen diese Frage hier unerörtert und ebenso die weiteren Ausführungen Dehns über die deutsche Handelspolitik der Zukunft. Wie die Wege auch schließlich gehen werden, richtig bleibt unter allen Umständen das Wort: „Die Zukunft der europäischen Staaten wird nach ihrer Kraftentfaltung in den außereuropäischen Staaten entschieden werden, und zwar werden jene Mächte obsiegen, die sich stark zur See erweisen.“ Ehedem kämpfte man um die Länder an sich,

heute um die Märkte, um die Wege, die zu diesen Märkten führen, um die Stationen, die diese Wege sichern: „Auf diese Kämpfe um verkehrspolitische Interessen kann das Landheer nur mittelbar und entscheidend nur bei Ausbruch eines großen europäischen Krieges einwirken. In der Regel wird man zur Wahrnehmung verkehrspolitischer Interessen in der Ferne die Flotte verwenden müssen, diese Art der nationalen Wehrkraft, die nicht wie das Landheer an die Scholle gefesselt ist, sondern auf Grund ihrer Beweglichkeit überall erscheinen kann, wohin das Meer, die Weltverkehrsstraße, führt, um von Fall zu Fall die nationalen Interessen zu schützen. **Deutschland vermag sich der Macht der modernen Verkehrsverhältnisse und der daraus hervorgegangenen Weltverkehrspolitik nicht zu entziehen, es kann sich unmöglich auf die Vertheidigung seiner Binneninteressen, seiner Landgrenzen beschränken, es ist genöthigt, in die moderne Weltverkehrspolitik einzugreifen und sich zu diesem Zweck eine starke Flotte zu schaffen, um sich bei der Wahrung seiner Interessen in den fernen Ländern auf die eigene Kraft stützen zu können und zugleich befreundeten Staaten ein werthvoller Bundesgenosse, feindlichen aber ein achtunggebietender Gegner zu werden. In diesem Sinne wird das Wort des Kaisers, daß eine tüchtige Flotte für das Deutsche Reich eine Lebensbedingung ist, in einsichtigen Kreisen keinen Widerspruch hervorrufen können.“**

Schon im August 1897 hat Professor Brentano auf England verwiesen, die Meisterin in der Verbindung der weltwirthschaftlichen und weltpolitischen Ziele: „Wer die Entwickelung des englischen Handels kennt, weiß, von welchem Vortheil es für denselben gewesen und noch heute ist, daß er in den entferntesten Welttheilen durch die imponirende Macht der englischen Flotte gestützt wurde und wird. Daher denn auch die englischen Staatsmänner und das englische Volk von den zwei Punkten des Cobdenschen Programms, dem Freihandel und der allgemeinen Abrüstung, nur den ersteren verwirklicht haben, im Gegensatz zu dem zweiten dagegen unter der Regierung der Königin Victoria von 1837 bis 1896 die Marineausgaben von 3 s. 3 d. auf

10 s. per Kopf der Bevölkerung gesteigert haben. („Münchener Neueste Nachrichten", 25. August 1897.) Daher schließen seine glänzend geschriebenen und inhaltsreichen Ausführungen mit den folgenden, der Zustimmung jedes deutschen Patrioten sicheren Worten: „Angesichts der enormen deutschen Interessen im Auslande über die Ausgaben für eine Flotte zu feilschen, wie sie die berufenen und verantwortlichen Fachmänner für nothwendig erachten, ist eine kurzsichtige, übel angebrachte Sparsamkeit. Soll jenen Interessen Schutz und Förderung werden, so ist eine starke Flotte dazu das geeignetste Machtmittel. Eine Großmachtstellung ohne eine seetüchtige Flotte erscheint heutzutage undenkbarer als je. Schon zu Anfang dieses Jahrhunderts erkannte John Adams, einer der Nachfolger Washingtons, die neue Weltlage und sagte: Was Themistokles den Athenern, Pompejus den Römern, Cromwell den Engländern, de Witt den Holländern und Colbert den Franzosen rieth, habe auch er seinen Landsleuten anempfohlen und werde stets darin fortfahren, daß nämlich die großen Fragen des Handels und der Macht zwischen den Staaten durch eine Kriegsflotte entschieden werden, daß dabei die Kriegsflotte in jeder nur zu rechtfertigenden Art unterstützt werden müsse. Der Dreizack Neptuns sei das Scepter der Welt.

„Kurzsichtig ist es oder aber antideutsch, dem Deutschen Reich verwehren zu wollen, daß es seine Reichsgewalt als Seegewalt kräftig bethätigt und wirksam in die Weltpolitik eingreift. Wer gegen diesen Strom schwimmen will, ist überdies zu spät aufgestanden, denn Deutschland steht schon längst in der Weltpolitik mitten drin, nicht um nach **Weltherrschaft** zu jagen, sondern um sich die ihm gebührende Stellung in der **Weltwirthschaft** zu sichern. Außer der Wahrung seiner nationalen Interessen hat aber Deutschland auch noch weltpolitische Aufgaben, und wenn es Weltpolitik treibt, so erfüllt es nicht nur seine nationale Pflicht, sondern auch seine weltgeschichtliche Mission."

Einer der hervorragendsten Kenner des Gebietes, das für die nächsten Jahrzehnte die Hauptrolle in der

Weltwirthschaftspolitik spielen wird, Herr v. Brandt, der langjährige Gesandte in Ostasien, hat neuerdings aus der reichen Erfahrung heraus, die ihm eine jahrzehntelange Beobachtung der deutschen und der internationalen Entwickelung an der Peripherie verschaffte, sich mit Nachdruck zu den großen Fragen geäußert. In zahlreichen Reden und Aufsätzen (vergl. z. B. v. Brandt, Kolonien und Flottenfrage, 1897; Die Enquete der „Münchner Allg. Ztg." Nr. 11) weist er auf die Bedeutung der Lage hin; so z. B. in der „Deutschen Revue" S. 94. Hier erinnert er an Guizots Ausführungen von 1840 („Mémoires pour servir à l'histoire de mon temps") hin; dieser war damals jeder größeren kolonialen Unternehmung abgeneigt, weil eine Nation, damit sie fern von ihrem Mittelpunkt mit Erfolg große koloniale und territoriale Niederlassungen gründen könne, in der Welt einen sehr ausgedehnten, sehr thätigen, sehr mächtigen und sehr unternehmenden Handel besitzen, und ihre Bevölkerung geneigt sein müsse, ihre Kraft und ihr Geschick fern von ihrem heimischen Boden zu tragen, zu schwärmen, wie die Bienen."

„Alle diese Vorbedingungen treffen für Deutschland zu", sagt v. Brandt; „wann wird dasselbe bereit sein, die Folgerungen aus denselben zu ziehen?"

Wirkungen der Blockade 1870/71.

Die Blockade der deutschen Küsten 1870/71 war nur von sehr kurzer Dauer und von sehr beschränkter Wirksamkeit. Bekanntlich wurde die französische Flotte schnell wieder abberufen, ohne überhaupt zum aktiven Angriff auf unsere Küsten gekommen zu sein. Schon im August ließ sich nach dem Bericht der Bremer Handelskammer (Bremen 1874, S. 6) erkennen, daß die deutschen Heere die Schlachten von deutscher Erde fern halten würden und daß die feindliche Marine daher keine Landungsversuche machen könne. Am 15. August begann die Blockade, aber bereits am 12. September liefen mehrere Schiffe in Hamburg und Stettin ungehindert aus und ein, am 16.

nahm die transatlantische Dampferlinie ihre Fahrten wieder auf, und am 23. September, also nach etwa fünf Wochen, wurde schon wieder mit der Auslegung sämmtlicher Tonnen und Seezeichen begonnen. Später ist die französische Flotte nochmals für ganz kurze Zeit vor Helgoland erschienen, ohne aber die Blockade wieder durchzuführen. (Vergl. Hirth und v. Gosen. Tagebuch des deutsch-französischen Krieges 1870/71).

Die Franzosen waren nicht dem deutschen Beispiel gefolgt, auf die Kaperei zu verzichten. Indeß, sobald man sich über den Ausgang des Kampfes einigermaßen klar war, lag es nicht mehr im Interesse der Franzosen, eine erhebliche Belästigung des deutschen Seehandels vorzunehmen, da man schließlich alle Verluste in der Kriegsentschädigung wieder vergüten mußte, wie Prof. Kolisch im „Stettiner Tageblatt" vom 17. Februar 1898 richtig ausgeführt hat. Nichtsdestoweniger ergaben sich eine Reihe erheblicher Verluste für den deutschen Handel.

An direkten Entschädigungen für weggenommene Schiffe und Ladungen wurden in Bremen nach dem Gesetz vom 14. Juni 1871, betreffend die Kriegsentschädigung der Rheder und Ladungseigenthümer aus der französischen Kriegsentschädigung, durch die Reichs-Liquidationskommission 2 347 020 Mk. ausgezahlt. In Hamburg wurden für aufgebrachte Schiffe 8 316 660 Mk., für Stilllieger 9 003 675 Mk. ausgezahlt. Dabei ist zu bemerken, daß nur solche Stilllieger Entschädigungen erhielten, die sich in außerdeutschen Plätzen gezwungen aufhalten mußten, und daß sich die Entschädigung auf die erwachsenen Auslagen für Heuer und den Unterhalt der Besatzungen, nicht etwa dagegen auf die Stilllieger in Deutschland und nicht auf die durch das Stillliegen den Rhedern entgangenen Einnahmen erstreckte. Im Ganzen wurden also in Hamburg und Bremen fast 20 000 000 Reichsmark ausgezahlt. Hiervon erhielten in Hamburg für aufgebrachte Schiffe die Rheder rund 6 000 000, die Ladungseigenthümer rund 1 050 000, Schiffsbesatzungen 420 000 Mk., der Betrag der Entschädigungen für bezahlte Heuer machte 4 080 000 Mk. aus. Entschädigung für den Unterhalt der Schiffsbesatzungen 4 920 000 Mk. Bei der Beurtheilung der genannten

Summen muß berücksichtigt werden, daß die Blockade nur wenig mehr wie fünf Wochen gedauert hat, daß ein eigentlicher Angriff auf unsere Seestädte überhaupt nicht erfolgt ist, daß schon von Ende September an die französische Flotte ihre Mannschaften an den Landkrieg abgeben mußte, daß unsere Handelsschiffe also von da an nur noch wenig gefährdet waren. **In einem Krieg mit einer Seemacht, die ihre Flotte, wie zu erwarten ist, rücksichtslos gegen uns einsetzt, werden völlig andere Verluste eintreten, wenn wir keine starke Flotte haben.** Infolge der Siege wurden wenigstens theilweise die Hoffnungen erfüllt, die im Bericht der Hamburger Handelskammer 1870 ausgesprochen wurden:

„Am empfindlichsten hat wohl unsere Rhederei gelitten, die zur vollständigen Unthätigkeit genöthigt war, wenn sie nicht leichtsinnig ihre Schiffe auf das Spiel setzen wollte. Hoffen wir, daß es unseren Staatsmännern beim Friedensschlusse gelingen wird, dieser wichtigen Branche des deutschen Handels nicht allein vollen Ersatz für die aufgebrachten Schiffe und Ladungen, sondern auch Ersatz für diejenigen Verluste zu schaffen, die aus dem Stillliegen der Schiffe erwachsen sind."

Die nur kurze Bedrohung des Verkehrs hatte trotzdem zur Folge, daß die Schifffahrtsbewegungen in Hamburg von 10 393 Schiffen und 3 200 000 Registertonnen im Jahre 1869 auf 8245 Schiffe und 2 766 000 Registertonnen, also um **2148 Schiffe** und **434 000 Registertonnen** zurückgingen. Der Bremische Schifffahrtsverkehr ging von 6208 Schiffen und 1 326 000 Registertonnen im Jahre 1869 auf 4718 Schiffe und 1 059 000 Registertonnen, d. i. um **1490 Schiffe** und **267 000 Registertonnen,** der Stettiner Schifffahrtsverkehr um **1765 Schiffe** und **171 000 Registertonnen** zurück. Der Verkehrsverlust der drei Häfen zusammen betrug trotz der außerordentlich kurzen Blockade: **„5403 Schiffe** und **872 000 Registertonnen".**

Ein Theil des Verkehrs wandte sich in andere Häfen, die dadurch theilweise eine dauernde Förderung erfuhren, da der einmal abgelenkte Verkehr nicht ohne Weiteres den Weg in die alten Bahnen zurückfindet.

In dem Bericht einer Hamburger Kommission über den Besuch einiger Nordsee-Häfen im Dezember 1880 heißt es:

„Der rasche Aufschwung Antwerpens ist noch im letzten verflossenen Dezennium durch besondere Momente begünstigt worden, vor Allem durch den deutsch-französischen Krieg ..... Während des deutsch-französischen Krieges war es, so lange die Elbe und Weser gesperrt waren, vor Allem Antwerpen, welchem gemeinsam mit Rotterdam ein erheblicher Theil des Seeverkehrs Deutschlands zufloß. Die Ansammlung von Seeschiffen soll 1870/71 zeitweilig so groß gewesen sein, daß die Schiffe in dichter Reihe auf der Schelde stundenweit abwärts von Antwerpen vor Anker gelegen haben.“

Anhang 1.

Deutsche Stimmen aus dem Auslande.

In der Flottenumfrage der Münchener „Allgemeinen Zeitung“ finden sich in Nr. 22 und 23 eine ganze Reihe hervorragender Antworten Deutscher aus dem Ausland, von denen wir im Nachstehenden die wichtigsten wiedergeben.

Auf die Fragen:

„Halten Sie eine starke Flotte für nothwendig

zur Erhaltung und Förderung des auswärtigen Handels und der Handelsschifffahrt?
zur Wahrnehmung und Förderung unserer gesammten wirthschaftlichen Machtstellung im Auslande? sowie
zum Schutz der im Auslande ansässigen Reichsangehörigen und der deutschen Unternehmungen?“

sind die folgenden Antworten bemerkenswerth:

Alex. Fischer,
Athen.

Englands Export hat sich nur durch die entsprechende Machtentfaltung seiner Flotte heben können. Wir stehen im Zeichen des Verkehrs und der Verkehr bedingt Schutz, der Handel hat ein Anrecht darauf, im Zeichen des Schutzes zu stehen, nach welcher Richtung sich derselbe immerhin wendet und ausdehnt.

Unsere heutige wirthschaftliche Machtstellung haben wir nur durch langjähriges Ringen erworben, und was

wir so schwer und langsam errungen haben, sind wir verpflichtet, ferneren Generationen zu erhalten, und dies auf einer Basis, die unsere heutige Stellung immer mehr fördert und festigt. Sicherlich ist die Aufgabe unserer Seemacht auch auf die Wahrung und Förderung unserer wirthschaftlichen Machtstellung mit angewiesen, wir können dem Auslande gerade dadurch den Beweis eines geschlossenen Ganzen auf dem wirthschaftlichen wie auf dem nationalen Gebiete bringen.

Alexander Grosse,

Theilhaber der Firma Haupt, Biehn u. Co., Rio de Janeiro.

Brasilien ist ein in wirthschaftlichen Dingen stark von England abhängiges Land, und die Nordamerikaner trachten, es politisch unter ihre Hegemonie zu bringen. Der Brasilianer aber liebt seine Selbständigkeit und pflegt gern Handelsbeziehungen mit Deutschland, die bereits sehr bedeutend und noch stetig im Zunehmen sind. Es thut aber angesichts der stillen Absichten von Amerikanern und Engländern noth, bei den Brasilianern die Zuversicht zu stärken, daß alle Bestrebungen, die darauf abzielen, uns etwa hier im Handel und Wandel zum Schaden Brasiliens und zu einseitigem Vortheil Anderer zu schmälern, den deutschen Widerspruch herausfordern würden, und daß diesem durch eine starke deutsche Flotte Nachdruck gegeben werden könnte.

Unsere wirthschaftliche Machtstellung im Ausland hängt ganz wesentlich von dem moralischen Eindruck ab, den wir auf fremde Völker hervorbringen, und zwar nicht nur als Einzelne, sondern auch im geschlossenen Auftreten, wie es militärische Formationen mit sich bringen. Die Vorführung eines preußischen Infanterie-Regiments in der Fremde würde — so paradox es klingt — beträchtlicheren Nutzen für unseren Handel und unsere Industrie erzielen, als eine gewerbliche Ausstellung. Unsere Kriegsschiffe mit ihrer Ordnung, Nettigkeit, dem flinken und strammen Dienst an Bord, ferner das ganze Gebahren der Besatzung, ihr artiges und gesittetes Auftreten, haben hier

noch nie verfehlt, die Fremden zu unseren Gunsten einzunehmen.

Zum Schutz der im Ausland lebenden Deutschen ist es erforderlich, die Flagge und ihre Macht zu zeigen. In außereuropäischen Ländern ist die große Mehrzahl der Bewohner ungebildet oder ganz roh. Durch kein Lehrmittel wird ihnen bekannt gegeben, was wir in der Welt sind und bedeuten. Da muß die Demonstration ad oculos das Ihrige thun, um der stets Hand in Hand mit Unbildung auftretenden Arroganz die Spitze abzubrechen.

Max Hesse,

Kaufmann und Plantagenbesitzer in Coban (Guatemala).

Unsere wirthschaftliche Machtstellung im Ausland hat sich seit dem Einfluß der Aera Bismarck mächtig vergrößert. Das erwachte und erhöhte Nationalgefühl hat auch Deutsche, die schon halb dem Deutschthum verloren waren, dem Vaterlande wieder zugeführt. Gerade aber die jüngere Generation der Deutschen im Ausland (welche die großen Zeiten miterlebt) hat sich Mühe gegeben, den deutschen Handel und alle Beziehungen zum Mutterlande zu fördern. Ich weiß aus eigener Praxis, wie ich dafür gearbeitet habe, dem deutschen Export Artikel zuzuführen, die früher nur aus England oder Frankreich kamen.

Manches Hinderniß und viel Vorurtheil mußte beseitigt werden. Es war durchaus keine leichte Sache, und außerdem konvenirten die Korrekturen und Bemängelungen zunächst dem deutschen Exporteur durchaus nicht, da man daheim ja der Ansicht war, im Auslande könnte man zufrieden sein mit dem, was man schicke.

Man hat sich aber Allem anbequemt und viel gelernt und ist im Allgemeinen leistungsfähiger geworden in den meisten Branchen des Welthandels als alle anderen Völker der Welt.

Sollte man nun diese Erfolge stiller und beständiger Arbeit preisgeben, sollten diese Errungenschaften geopfert werden dadurch, daß wir uns der Gefahr eines Krieges aussetzen, und der

Gewißheit, in einem solchen zur See unterliegen zu müssen?

Will man die Deutschen im Auslande, die in so vielen Ländern doch tüchtig geschafft haben im Interesse des Deutschthums in Zukunft ohne Schutz lassen?

Man sollte sich einmal klar werden, wie viel für uns Deutsche im Ausland das Vaterland bedeutet und wie wenig wir eigentlich geschätzt werden.

Es ist zu bedauern, daß man **namentlich im Innern des Landes** in der Regel mit Achselzucken von den Leuten spricht, die nach Amerika gegangen sind, weil sie daheim nichts haben vor sich bringen können. Man wirft zu gern Alles in einen Topf, und dabei sollte etwas dafür gethan werden, daß in solchen Kreisen Klarheit geschafft wird, daß von Mexico bis nach Kap Horn auch Tausende von deutschen Brüdern wohnen, ebenso wie in Afrika, Asien und Australien, die nicht als Völkermist dienen wollen, sondern ihr Vaterland hochhalten und die Beziehungen zu demselben möglichst zu fördern suchen.

Und dann ist zu beachten, daß der größte Theil der Deutschen, die in diesen Ländern wohnen, nicht ausgewandert sind, also vom Reiche politisch immer noch abhängig sind und sein wollen, **ja als Pioniere deutscher Interessen schaffen und geschafft haben.**

Auf das Letztere möchte ich besonders Gewicht legen, damit es anerkannt werde, daß Deutschland gar nicht so leicht zu einem solchen Ueberseehandel gekommen sein würde ohne seine thatkräftigen Söhne im Auslande.

Man hat auch vielfach keine rechte Idee davon, wie treu und aufrichtig die überseeischen Deutschen am Vaterlande hängen. Viele werden erst im Auslande gewahr, was eine anständige Regierung, wie die deutsche, werth ist, und so kommt es auch, daß die politischen Gegensätze unter den eigenen Landsleuten geringer werden, und daß man vielfach nicht begreifen kann, daß große Schichten der Bevölkerung, blind gegen ihr eigenes

Wohl und gegen ihren Vortheil, sich bemühen, in kleinlicher und gehässiger Weise gute Absichten der Regierung zu vereiteln.

Paul Minck,

Chef des deutschen Handelshauses Wm. Philippi & Co., Mozambique.

Nur Wenige im deutschen Lande, welchen ihre Lebensstellung nicht eine Einsicht gewährt, machen sich einen Begriff von dem nach Milliarden zählenden deutschen Kapital, welches in deutschen Schiffen auf fremden Meeren schwimmt. Unsere Handelsflotte nimmt heute nach England den ersten Platz unter allen Nationen ein, unsere Kriegsmarine aber steht an letzter Stelle unter den Großmächten mit Ausnahme Oesterreichs, dessen maritime Beziehungen gering sind. Im Kriegsfall wäre unser ganzes schwimmendes Kapital im Ausland der Gnade des Gegners überliefert, auch wenn die Bedingungen vorhanden wären, einer Blockade der heimischen Gewässer zu begegnen.

Trotz der allgemeinen Beachtung, die deutscher Gewerbefleiß und deutsche Handelswirthschaft unter anderen Nationen finden, macht man oft genug, besonders im weiteren Auslande, die traurige Erfahrung, daß diese Bewunderung nicht mit der genügenden Achtung gepaart ist. Daß deutsche Waaren sich mit jedem Jahre neue Märkte erobern, verdanken wir lediglich der Leistung und Anpassungsfähigkeit unserer industriellen Kreise, bezw. der Betriebsamkeit des deutschen Kaufmanns im Ausland. Politisch wird letzterer meistens für ein Null gehalten, man giebt ihm den Charakter eines ausbeutenden Gewerbetreibenden, der allen nationalen Ehrgeizes baar ist, und behandelt ihm dementsprechend. Man weiß zwar, daß Deutschland eine Großmacht in Europa ist, nimmt aber an, daß sich diese Macht nicht über die Grenzen des Reiches hinaus erstreckt, da das Erscheinen eines deutschen Kriegsschiffes zu den seltensten Ereignissen gehört. Sieht sich der deutsche Kaufmann der Willkür einer fremden

Behörde gegenübergestellt, so macht sich dieser Mangel des nationalen Schutzes bitter fühlbar, während die Bezeichnung „british subject“ als der beste Schutzbrief in allen fremden Kolonien gelten kann. Und wodurch hat Großbritannien seinen Unterthanen diesen Schutz geschaffen? **Nicht durch thatsächliche große Erfolge, sondern lediglich durch die Existenz seiner achtunggebietenden Flotte, die an allen Punkten der Welt zur rechten Zeit ihre Flagge zu zeigen vermag.**

E. Münder,

in Firma Münder u. Auerswald, Durban (Südafrika).

Soweit Reichsangehörige und deren Unternehmungen in Frage kommen, welche in durch die Flotte erreichbaren Ländern mit ungenügend ausgebildeten Rechtsverhältnissen ihren Sitz haben, dürfte in Zukunft noch mehr als in der Vergangenheit ein wirksamer Schutz durch die Flotte nicht zu entbehren sein, und mit der zunehmenden Ausdehnung des Handels und Verkehrs werden der Flotte stetig gesteigerte Aufgaben erwachsen.

Bei dieser Gelegenheit scheint auch folgender Punkt noch eine besondere Erörterung zu verdienen: In Deutschland, namentlich im Binnenlande, herrscht noch vielfach die Ansicht, daß die ins Ausland gehenden Deutschen ja doch dem Vaterlande verloren sind, und daß, da sie in der Heimath keine Steuern zahlen, es eine Ungerechtigkeit ist, daß die von den heimischen Steuerzahlern unterhaltene Flotte zu ihrem Nutzen verwendet wird. Dieser Auffassung der Dinge kann nicht oft und ernst genug widersprochen werden.

Was wäre wohl der deutsche Handel ohne die Deutschen im Auslande? Was wäre wohl Deutschlands wirthschaftliche Stellung ohne seinen Handel mit dem Auslande? Welche Beträge werden nicht von Deutschen im Auslande zur Aufrechterhaltung und Wahrung deutscher Interessen im Auslande freiwillig aufgebracht und verausgabt; vielfach jedenfalls wesentlich mehr, als die Betreffenden an Steuern in der Heimath zu zahlen haben würden!

In dieser Beziehung wäre es sehr erwünscht, wenn zur besseren Kenntniß der einschlägigen Verhältnisse und zur Aufrechterhaltung der Wechselbeziehungen zwischen der Heimath und dem Auslande, es mehr als bisher Sitte würde — wie z. B. längst in England —, daß unsre maßgebenden Kreise, mögen sie der Regierung oder dem Parlament angehören, sich selbst durch den Augenschein von der Lage der Dinge im Auslande unterrichten.

Anton Passarge,
Groot Vlei bei Middelburg (Kapkolonie).

Unsere Handelsflotte ist die zweite der Erde, und unser überseeischer Handel dehnt sich von Jahr zu Jahr mit Riesenschritten aus, während derjenige anderer Welt- und Großmächte, z. B. Englands, Frankreichs, Rußlands, abnimmt. Demnach bilden unsere Schifffahrt und unser Handel nicht nur einen der wichtigsten Faktoren unseres Wirthschaftlebens, sondern sie sind geradezu eine Lebensader für Deutschland, deren Unterbindung den Ruin des Landes vielleicht für immer bedeuten würde. Darum darf zum Schutze und zur Förderung von Schifffahrt und Handel, was aber nur eine starke Flotte vermag, Deutschland schon wegen der Pflicht der Selbsterhaltung kein Opfer scheuen.

Für jede seefahrende Nation bedeuten Kriegsschiffe in überseeischen Häfen genau dasselbe, was für den Geschäftsmann die Reklame ist. Zumal wenig oder halb zivilisirte Völker — und diese bilden die erdrückende Mehrheit der Menschenrasse — beurtheilen die Machtstellung der europäischen Staaten in erster Reihe oder ausschließlich nach der Größe und Anzahl der Kriegsschiffe, die sie zu ihnen senden. Je größeren Eindruck eine europäische Macht auf überseeische Staaten ausübt, desto mehr wächst bei letzteren das Verlangen, mit ihr in engere Handelsverbindung zu treten. Würde Deutschland in überseeischen Gebieten durch seine Flotte in würdigerer Weise vertreten sein, als es jetzt der Fall ist, so würde auch der deutsche Handel

in noch erheblicherem Maße, als es bereits geschieht, an Ausdehnung gewinnen. Wenn ein großer Theil der deutschen Volksvertretung glaubt, Deutschland bedürfe keiner Reklame in der bezeichneten Weise, so beweist er nichts als grobe Unkenntniß; gerade in dieser Frage sind wir Deutsche in Ueberseeländern die maßgebende Instanz.

Die massenhaften schmachvollen Rechtsverletzungen und Mißhandlungen Deutscher im Auslande sind nichts als eine Folge der geringen Stärke Deutschlands zur See. So lange Deutschland nicht im Stande sein wird, für derartige Uebel schnelle und gründliche Sühne durchzusetzen, werden diese Klagen nicht aufhören. Wohl aber werden sie ganz von selbst verschwinden, sobald Deutschland fähig sein wird, in allen Gewässern Kriegsschiffe in genügender Anzahl zu stationiren.

Dr. Prowe,

San Salvador (Zentralamerika).

Ja, denn es wird endlich anerkannt werden müssen, daß die englischen Grundsätze die richtigen sind.

Geist wird Geld, moralische Werthe bringen materielle hervor, das I am an Englishman läßt Rechnung.

Der Handel ist ganz unabhängig von Sympathien und Antipathien der Völker und geht dahin, wo Sicherheit besteht.

Wo die Einrichtungen des Landes diese nicht gewähren, muß Tribut gezahlt werden an alle Mächtigen, vom Polizisten bis zum Präsidenten. Das kommt sehr viel theurer, als Konsulatsgerichtsbarkeit, Protektorat (wie in Aegypten), oder diplomatischer Schutz der Handeltreibenden. Der Gesandte, der ein Ultimatum, eine Drohung, eine energische Bitte um Auskunft an eine Regierung richtet und gleichzeitig ein Kriegsschiff herbeitelegraphiren kann, hat leichtes Spiel.

Daß die deutsche Handelsschifffahrt in Kriegszeiten heute fast vogelfrei wäre, weiß Jeder.

Unsere wirthschaftliche Macht beruht auf den Deutschen im Auslande, welche 1. deutsche Erzeugnisse verbrauchen und Freunden und Nachbarn ein Beispiel geben; 2. deutsche Waaren vertreiben a) als ansässige Kaufleute, die überdies die Waaren beliebt machen, weil sie den richtigen Gebrauch lehren; b) als Geschäftsreisende; 3. der Heimath Bestellungen zuwenden a) als Lehrer, Beamte, Rathgeber hiesiger Regierungen: b) als Leiter industrieller Unternehmungen öffentlicher Bauten 2c.; 4. den deutschen Fabrikanten wichtige Auskunft, guten Rath und praktische Lehren ertheilen über Eigenschaften, die ihre Erzeugnisse haben müssen, um dauerhaft zu sein, zu gefallen und die Fabrikate anderer Länder aus dem Markte zu vertreiben. Zudem fließt ein großer Theil der Werthe, welche Deutsche im Auslande erwerben, dem Nationalvermögen zu, als Rohprodukt, dessen Erlös daheim bleibt, als Geld, das drüben angelegt wird, zum Unterhalt von dort gebliebenen Verwandten dient, im Alter zu Hause verzehrt wird oder als Erbschaft nach Deutschland fällt.

In ruhigen oder gar in unruhigen Zeiten ist die Regierung stets geneigt, dem Fremdenhaß Zugeständnisse zu machen, und Beamte, die sich gegen Fremde vergangen haben, mit Aufwand aller Rabulistik zu vertheidigen. Es genügt also nicht zur Sicherheit der Deutschen, daß ein gebildeter Minister des Auswärtigen in monatelangem höflichem Notenwechsel schließlich überzeugt wird, daß der Deutsche recht hat und seine Ueberzeugung im tiefsten Busen verschließt; es muß von Zeit zu Zeit ein Exempel statuirt werden, so schroff und so hart, daß selbst der letzte Beamte davon erfährt und für den vorkommenden Fall hübsch daran denkt, was ihm passiren kann. Möge die sozialdemokratische oder freisinnige Presse und die des Auslandes zetern, daß der Anlaß an den Haaren herbeigezogen wurde. Das sei dem Auswärtigen Amt ein Beweis, daß es richtig gehandelt hat.

Dr. Rothschuh,
Managua (Nicaragua).

Deutschland hat bis in die neueste Zeit hinein, weil sich die Politik um die Angelegenheiten der Zentralmächte drehte und Bismarck die gesammte Politik nicht nur Deutschlands, sondern auch der anderen Mächte am Faden hielt, den Mangel einer Flotte, bezw. das Zurückbleiben hinter den anderen Mächten, nicht verspürt; dadurch hat sich das Gleichgewicht der Mächte zu Deutschlands Ungunsten verschoben. Jeder Bundesgenosse, der nicht mit einer starken Flotte versehen, wird in den Fragen der nächsten Zukunft nur ein halber Bundesgenosse sein; was sich jetzt anbahnt — die europäische Politik oder vielmehr die Entscheidung am Anfange des 20. Jahrhunderts — dürfte im Wesentlichen zur See ausgefochten werden.

Hier sind wohl Alle einig, selbst die Gegner der Vorlage.

Die Zahlen des deutschen Ausfuhrhandels seit 1870 sind so rapid gewachsen und der Abbruch, den wir anderen Nationen gethan haben, ist so bedeutend, daß wir eine immer größere Gegnerschaft zu gewärtigen haben; in den Berichten englischer, französischer und amerikanischer Blätter zeigt sich nicht nur die Verwunderung über die deutsche Konkurrenz, sondern nach und nach auch die Gehässigkeit in immer stärkerem Grade. Daß sich der deutsche Handel ohne Flotte entwickelt hat, ist richtig, aber ebenso richtig ist, daß, wenn wir in einem Konflikt mit den anderen großen Handelsmächten einer großen Flotte entbehren, unser ganzer Exporthandel und **die darin steckenden Milliarden verloren gehen.**

Wir sind durch Bismarck eine große Nation geworden; es giebt kein Beispiel in der Weltgeschichte für eine so rapide und gleichzeitig so solide Entwickelung. Die schaffenden Kräfte finden nicht mehr Raum im Vaterland, Alles drängt nach Ausdehnung; was die Kolonien ableiten, ist verschwindend gering; wir sind im Begriff

und haben die Kräfte dazu, eine Weltmacht zu werden. Deutschland ist zu klein für uns; die Erde aber bietet ein weites Feld, das wir aber bisher nur im beschränkten Maß haben bebauen können. Hier setzt die künftige große Flotte ein, um die Fäden zu bilden, die Deutschen zu Hause und die Deutschen draußen in einem großen Netz zu umspannen, stark genug, daß es kein mißgünstiger Feind zerreißen kann. Die Realpolitik ist gut, aber erhaben ist nur ein großer begeisternder Gedanke.

Hier brauche ich nur zu betonen, welch verblüffenden und imponirenden Eindruck Deutschlands Vorgehen in Haïti auf diejenigen Nationen gemacht hat, mit denen wir hier z. B. zu thun haben. Nichts ist falscher, als den Deutschen im Ausland einen halben Verräther, einen verlorenen Sprößling, einen kalt berechnenden Opportunitätsmenschen zu nennen nach dem Grundsatz „ubi bene, ibi patria". O nein! Wir haben nur ein Vaterland, unsere innigstgeliebte deutsche Heimath, der wir hier draußen unter stetem Kampfe Ruhm und Anerkennung verschaffen. Wer kann es eben in alten Zeiten ausgewanderten Bayern, Preußen, Sachsen verargen, wenn sie keine großen Patrioten geblieben sind? Sie hatten kein großes, mächtiges Vaterland, sie fühlten ihre Armseligkeit gegenüber den Angehörigen der großen Weltmächte, denen die Heimath in Gestalt ihrer stolzen Schiffe immer neue Grüße und zugleich neue Liebe und Begeisterung brachte und vollen Schutz, wenn fremder Uebermuth sich an ihnen vergriff.

Das ist auch bei uns nun anders geworden, und wenn das Deutschthum überall auf der Welt nach Schiffen ruft, so ist die Erfüllung dieses Wunsches eine greifbar praktische und zugleich eine eminent ideale Nothwendigkeit.

Konrad Rust,

Farmer, Tygafontein (Kapkolonie).

Erhaltung und Förderung des auswärtigen Handels ohne starke Kriegsflotte ist undenkbar; zu dieser Einsicht

sind alle handeltreibenden Nationen, die ihre Haltung im Weltkonzert behaupten wollen, schon längst gekommen, und dies ist wohl der Hauptgrund, daß die Vertreter des Handels jener Nationen sich zu größerer Kapitalsanlage im Handelsunternehmen in den fernsten Ländern verstehen.

Eine Handelsflotte, wie Deutschland sie besitzt, ohne entsprechende Kriegsflotte, gleicht einem Prachtbau auf Pfählen, und jeder Deutsche, der es unternimmt, ein Argument gegen die Verstärkung der Kriegsflotte ins Feld zu führen, sündigt gegen heilige Naturgesetze. **Der Handel nach Uebersee reflektirt bis in das Heim des Webers und des Fabrikarbeiters; wird dieser vernichtet, dann werden die Folgen in den Schichten des Volkes gefühlt werden.** Deshalb ist eine zur Abwehr drohender Gefahren bestimmte Kriegsflotte eine der besten Garantien für dauernde Arbeit bei gutem Lohn; sie bildet eine sichere Unterlage für die wirthschaftliche Blüthe des Landes.

Dieser Punkt sollte schon allein genügen, die deutsche Nation innerhalb der Reichsgrenzen in der Flottenfrage einig zu machen, denn nur ein kleiner Theil scheint einen richtigen Begriff von den auswärtigen Handelsinteressen im Verband mit der wirthschaftlichen Größe Deutschlands zu haben.

Als Antwort möge der folgende Fall dienen: Auf dem am 12. November v. J. zu Mossel Bay (Kapkolonie) abgehaltenen Wollmarkt zeigte es sich alsbald, daß die deutschen Käufer (Spilhaus von Kapstadt, Matare von Mossel Bay und Ebel von Port Elisabeth) Herren der Situation waren, denn die anwesenden Engländer „machten" wenig. Den dabei stark interessirten Buren ging alsbald ein Licht auf: „Fixe Kerle, diese Deutschen", klang es von allen Seiten, „sie kaufen unsere Wolle und sorgen, daß wir gute Preise erhalten, nun müssen wir ihrer auch bei unseren Einkäufen gedenken." Diese Meinung bricht sich so ziemlich durch ganz Südafrika Bahn. Selbst die Engländer machen kein Hehl daraus; in fünf Jahren hat Deutschland

den südafrikanischen Markt erobert, nur einzelne Optimisten denken anders.

Diese Vorgänge sichern Deutschland eine hervorragende wirthschaftliche Machtstellung in diesem Erdtheil — trotz etwaiger neu abzuschließender, ungünstig lautender Handelsverträge mit England. Wie aber diese Stellung behaupten? Mit Ducken, Schweifwedeln oder mit ähnlichen unwürdigen Mitteln? Ewige Schande für die deutsche Nation, wenn sie sich solchen Verfahrens zu bedienen gedenkt, um groß zu werden!

Jeder im Ausland lebende Deutsche, der sich in kapitalistische Unternehmungen einläßt, sucht Person und Eigenthum unter solche Machtfaktoren zu stellen, die thatsächlich im Stande sind, ihm Schutz angedeihen zu lassen. Da dies in Bezug auf Deutschland zur Zeit nur halbzivilisirten Völkern gegenüber der Fall ist, so sieht der in fremden Kolonien lebende Deutsche meist keinen anderen Ausweg, als sich naturalisiren zu lassen, wodurch nicht allein die Person, sondern auch sein ganzer Besitz der deutschen Nation verloren geht. Der thatkräftige Schutz des Deutschen im Ausland, dem einzig und allein durch eine achtunggebietende Flotte Ausdruck verliehen werden kann, sichert also der deutschen Nation einen großen Theil ihres Nationalbesitzes. Daß sich dieser Nationalbesitz mehr und mehr im engeren Vaterlande konzentriren wird, sobald es den Interessenten deutlich geworden ist, daß seine überseeischen Interessen wirklich durch das Reich in gedachter Form geschützt und gesichert sind, bedarf keiner Frage. Schwäche erweckt Zweifel und dieser führt unwandelbar zu Verlust. Darum: im nationalen Interesse — eine starke Kriegsflotte her!

A. W. Sellin,

Joinville (Brasilien).

Ich will hier nur auf eine Thatsache aufmerksam machen. Die 100 000 Deutschen und Abkömmlinge von Deutschen im Staate von Rio Grande do Sul, welche dort seit 70 bis 80 Jahren deutsche Sprache und Sitte

treulich aufrecht erhalten haben und **als Abnehmer und Verbreiter deutscher Waaren ein höchst wichtiger wirthschaftlicher Faktor für Deutschland geworden sind,** sie haben die Kriegsflagge ihres Stammlandes noch niemals geschaut, während doch englische, französische und italienische Kreuzer fast alljährlich in Porto Alegre erscheinen, um mit den brasilianischen Behörden Freundschaftsbezeigungen auszutauschen. Ein derartiger Akt internationaler Höflichkeit ist schon insofern von Bedeutung, als die Brasilianer auf ihn großen Werth legen und zugleich durch ihn einen augenfälligen Beweis von der Machtstellung der Fremden erhalten. Will also Deutschland das Deutschthum in Südbrasilien und in ganz Südamerika sowie den deutschen Handel daselbst schützen und fördern, so sollte es an den südamerikanischen Küsten eine starke Kreuzerflotte stationiren, welcher sowohl die Pflicht der Repräsentation in den verschiedenen Häfen, als die Geltendmachung der Macht im Falle ungesühnt gebliebener Rechtsverletzung gegen Deutsche zufallen würde. Deutschlands Interessen in Südbrasilien sind größer als die aller anderen europäischen Nationen, aber keine Nation Europas ist dort maritim mangelhafter vertreten, als gerade die deutsche. Das sollte anders werden!

Wm. Spilhaus,

in Firma Wm. Spilhaus u. Co., Kapstadt.

Der auswärtige Handel kann durch eine starke Flotte nur gefördert werden, und wer im Ausland gesehen hat, mit welchen Schwierigkeiten und Schikanen Handelsschiffer zu kämpfen haben, wird keinen Augenblick zögern, das Seinige beizutragen, um für Schutz zu sorgen.

Außer in den Kolonien der nordischen Nationen (englisch, holländisch, dänisch) sind Fremde fast überall vielfachen Angriffen und Willkürlichkeiten ausgesetzt, durch welche der deutsche Handel entschieden leidet. Die Anwesenheit auch nur eines Schiffes im Hafen macht darin einen großen Unterschied. Es wurde mir von zuverlässiger Seite mitgetheilt, daß bei einem Hottentottenaufstande in Südwestafrika fern im

Lande, an der Ostgrenze des Schutzgebietes, die Eingeborenen klein beigaben, als sie hörten, ein deutsches Kriegsschiff sei vor Swakopmund geankert. Dies ist zugleich eine Antwort auf die Meinung, welche Herr Eugen Richter bei einer Flottendebatte äußerte, daß der Einfluß der Kriegsschiffe nicht weiter reiche als ihre Kanonen.

Auf die Frage:

Welche Folgen würden nach Ihrer Ansicht eintreten, wenn die deutschen Küsten in einem Kriege von einer feindlichen Flotte vollständig (effektiv) blockirt wären und Deutschland nach einem unglücklichen Kriege von der Seegeltung ausgeschlossen würde?

sind folgende Antworten bemerkenswerth:

Dr. **Büttner**, Melbourne:

Es ist eine Thorheit, einen ausgedehnten Welthandel zu treiben, ohne die Macht zu besitzen, ihn eventuell zu schützen!

H. Brüggemann, Montevideo:

Die Folgen wären unabsehbar schwere; wirthschaftlicher Ruin Deutschlands durch das Zurückgehen seiner blühenden Industrien, Verlust von Hunderten von Millionen deutschen Kapitals in Ueberseeländern 2c.

Maximilian Delius, Tepic (Mexiko):

1. Fallen oder vollständiger Verlust des deutschen Prestiges; demgemäß entsprechend erschwerte Stellung der Deutschen im Auslande. 2. Herabgehen der deutschen Märkte als Realisations-Zentren für auswärtige Produkte. 3. Empfindlicher Rückgang des deutschen Exporthandels. 4. Unhaltbarkeit der Kolonien. Die direkten Folgen, namentlich für die deutschen Seestädte, wie Hamburg und Bremen, liegen auf der Hand.

Max Hesse, Kaufmann und Plantagenbesitzer, Coban (Guatemala):

Sollte aber den berechtigten Forderungen der Vermehrung unserer Flotte nicht entsprochen werden, so ist an einer Verarmung der deutschen Lande nicht zu zweifeln, ebenso wie Deutschland in politischer Hinsicht mehr und mehr einem Niedergange entgegensehen müßte.

Kaufmann **C. Krückmann**, Curityba (Brasilien):

Die Folge hiervon könnte nur eine gänzliche Zerstückelung und Vernichtung Deutschlands sein.

Adolf Koester, San Juan (Puerto Rico):

Eine ungefähr gänzliche Lahmlegung des deutschen Ausfuhrhandels, beträchtliche Vertheuerung aller Lebensmittel und vieler Gebrauchsgegenstände, enorme Schädigung der Industrie, die bereits heute auf das überseeische Absatzgebiet angewiesen ist.

Im Uebrigen ist meine Meinung: „Si vis pacem, para bellum!“ Beherzigen wir das, so werden wir jedenfalls nicht den Kürzeren ziehen.

Paul Minck, Mozambique:

Niedergang der deutschen Industrie, des Handels und der Handelsschifffahrt. Verlust unserer nationalen Größe, unseres nationalen Empfindens, Zerfall des Reiches. Zustände wie vor 1870. Partikularismus und finanzielle Zerrüttung würden unser Ansehen nach außen vernichten und unseren wirthschaftlichen Wohlstand zerstören. Deutschland würde also von der Liste der gebildeten und als Nation anerkannten Völker wieder gestrichen.

Eine Blockirung unserer Küste würde eine Paralysirung unseres ganzen wirthschaftlichen Verkehrs bedeuten, dessen halber Lebensnerv heute schon im Ausland und Uebersee liegt. Je länger eine solche Blockade vom Feinde durchgeführt wird, desto kritischer würde sich die Lage gestalten, sowohl für das Mutterland wie den Deutschen im Auslande. Letzterer würde sich gegen seinen Willen gezwungen

sehen, Geschäftsverbindungen in anderen Ländern anzuknüpfen. Das enge Band, welches heute den deutschen Kaufmann mit seinem Vaterlande verbindet zum beiderseitigen Gedeihen, würde zerrissen und der jetzt überall kräftig aufblühende deutsche Handel zu Gunsten anderer Nationen verdrängt. Jahrzehnte können darüber hingehen, bevor die Ausfälle für die deutsche Industrie wieder ausgeglichen und die Bande zwischen den Deutschen im Ausland und dem Vaterlande wieder gekräftigt wären. Im Wiederholungsfalle möchten die ersteren auch entmuthigt werden und mit ihren inzwischen angeknüpften Beziehungen unter anderen Nationen, deren Unterbrechung sie nicht zu befürchten haben, fortfahren. Der Patriotismus des Deutschen, der fern von der Heimath unter anderen Nationen weilt, bedarf der steten Belebung, würde aber eine starke Erschütterung erfahren, wenn er sich zeitweise vom Vaterland abgeschlossen sähe und dadurch neue Verbindungen in anderen Ländern anzuknüpfen genöthigt würde.

E. Münder, Durban (Südafrika):

Die Folgen, welche sich für Deutschland ergeben würden, wenn die deutschen Küsten von einer feindlichen Flotte blockirt würden und nach einem unglücklichen Krieg Deutschland von der Seegeltung ausgeschlossen würde, sind so unermeßliche, daß es ein zu betrübender Gedanke ist, dieselben auszumalen.

Ein jeder Deutsche müßte sich dann etwa fühlen wie ein Mann, der aus kleinen Anfängen sich zum Besitzer eines großen Fabrikunternehmens emporgearbeitet hat, eines Tages aber sein ganzes Eigenthum eingeäschert und unrettbar verloren findet, weil er in einem unbedachten Augenblick übersehen hatte, die Versicherung rechtzeitig zu erneuern.

Anton Passarge, Groot Vlei bei Middelburg (Kapkolonie):

Die schon oft geäußerte Meinung, daß die unmittelbaren Folgen einer solchen Katastrophe Zustände

schaffen würden, die an die Zeit nach dem 30jährigen Kriege erinnern, dürfte wohl kaum übertrieben sein. Jedenfalls aber würden die Feinde Deutschlands dafür sorgen, daß dasselbe womöglich für immer aus seiner Welt- und Großmachtstellung gedrängt und mit Spanien, Rumänien u. s. w. auf eine Stufe herabgedrückt würde.

A. Rauschenplat, San Juan (Puerto Rico):

Gar nicht abzusehende Folgen; vermuthlich würde Deutschland wieder in die traurige Lage wie vor 1864/66 zurücksinken.

Dr. **E. Rothschuh**, Managua (Nicaragua):

Zurückschrauben Deutschlands um 50 Jahre.

Konrad Rust, Farmer, Tygerfontein (Kapkolonie):

Hand in Hand mit dem wirthschaftlichen Bankerott Deutschlands würde der moralische gehen, und mit dem Niedergang der Achtung vor Allem, was deutsch ist, wird auch der Deutsche im Ausland seiner Nation mehr und mehr entfremdet werden. Diese Entfremdung würde natürlich den Abbruch der Handelsbeziehungen zur Folge haben, und wenn die *Deutschen* im Ausland aufhören, den Import *deutscher* Industrieartikel zu forciren, dann wird es den *Deutschfeinden* ein Leichtes sein, unabhängig vom deutschen Markt ihr Geschäft zu machen. Der Ausschluß von der Seegeltung wird für das *wirthschaftliche* Deutschland verhängnißvoller sein als ein unglücklich verlaufender Krieg zu Lande mit einer Nation, die zur See weniger gefährlich ist.

Chr. Schulz, San Franzisko (Kalifornien):

Die Folgen wären, daß unsere bedeutende Industrie lahm gelegt, wenn nicht auf Jahrzehnte hinaus vernichtet würde, daß Deutschland ärmer und ärmer würde und dadurch innerem Zwiespalt Thür und Thor geöffnet wäre.

Eine Zersplitterung unseres Vaterlandes wäre die natürliche Folge.

A. W. Sellin, Joinville (Brasilien):

Finis Germaniae würde es heißen.

Das aber darf nicht sein; darum stärke man Deutschlands Flotte, ehe es zu spät ist!

O. Stuhlmann, in Firma Wm. Philippi & Co., Beira (Ostafrika):

Es würde dem Handel unabsehbaren Schaden bringen.

Anhang 2.

Entwurf

des Gesetzes betreffend die deutsche Flotte in der Fassung, wie dieselbe in der zweiten Lesung der Budgetkommission am 17. März 1898 angenommen worden ist.

I. Schiffsbestand.

§ 1.

1. Der Schiffsbestand der deutschen Flotte wird, abgesehen von Torpedofahrzeugen, Schulschiffen, Spezialschiffen und Kanonenbooten, festgesetzt auf:

a) Verwendungsbereit:
- 1 Flottenflaggschiff,
- 2 Geschwader zu je 8 Linienschiffen,
- 2 Divisionen zu je 4 Küstenpanzerschiffen,
- 6 große Kreuzer, 16 kleine Kreuzer, } als Aufklärungsschiffe der heimischen Schlachtflotte,
- 3 große Kreuzer, 10 kleine Kreuzer, } für den Auslandsdienst.

b) Als Materialreserve:
- 2 Linienschiffe,
- 3 große Kreuzer,
- 4 kleine Kreuzer.

2. Von den am 1. April 1898 vorhandenen und im Bau befindlichen Schiffen kommen auf diesen Sollbestand in Anrechnung:

als Linienschiffe	12
„ Küstenpanzerschiffe . . .	8
„ große Kreuzer	10
„ kleine Kreuzer	23

3. Die Bereitstellung der Mittel für die zur Erreichung des Sollbestandes (Ziffer 1) erforderlichen Neu-

bauten unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat, mit der Maßgabe, daß die Fertigstellung des gesetzlichen Schiffbestandes, so weit die im § 7 dafür angegebenen Mittel ausreichen, bis zum Ablaufe des Rechnungsjahres 1903 durchgeführt werden kann.

§ 2.

Die Bereitstellung der Mittel für die erforderlichen Ersatzbauten unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat mit der Maßgabe, daß in der Regel Linienschiffe und Küstenpanzerschiffe nach 25 Jahren, große Kreuzer nach 20 Jahren, kleine Kreuzer nach 15 Jahren ersetzt werden können. — Die Fristen laufen vom Jahre der Bewilligung der ersten Rate des zu ersetzenden Schiffes bis zur Bewilligung der ersten Rate des Ersatzschiffes.

Zu einer Verlängerung der Ersatzfrist bedarf es im Einzelfalle der Zustimmung des Bundesrathes, zu einer Verkürzung derjenigen des Reichstages. Etwaige Bewilligungen von Ersatzbauten vor Ablauf der gesetzlichen Lebensdauer — höhere Gewalt, wie Untergang eines Schiffes, ausgeschlossen — sind innerhalb einer mit dem Reichstage zu vereinbarenden Frist durch Zurückstellung anderer Ersatzbauten auszugleichen.

II. Indiensthaltungen.

§ 3.

Die Bereitstellung der Mittel für die Indiensthaltungen der heimischen Schlachtflotte unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat mit der Maßgabe, daß im Dienste gehalten werden können:

a) zur Bildung von aktiven Formationen:
   9 Linienschiffe,
   2 große Kreuzer,
   6 kleine Kreuzer;
b) als Stammschiffe von Reserveformationen:
   4 Linienschiffe,
   4 Küstenpanzerschiffe,
   2 große Kreuzer,
   5 kleine Kreuzer;

c) zur Aktivirung einer Reserveformation auf die Dauer von zwei Monaten:
2 Linienschiffe oder Küstenpanzerschiffe.

III. Personalbestand.

§ 4.

An Deckoffizieren, Unteroffizieren und Gemeinen der Matrosendivisionen, Werftdivisionen und Torpedoabtheilungen sollen vorhanden sein:

1. eineinhalbfache Besatzungen für die im Auslande befindlichen Schiffe;
2. volle Besatzungen für
   die zu aktiven Formationen der heimischen Schlachtflotte gehörigen Schiffe,
   die Hälfte der Torpedofahrzeuge,
   die Schulschiffe,
   die Spezialschiffe;
3. Besatzungsstämme (Maschinenpersonal zwei Drittel, übriges Personal die Hälfte der vollen Besatzungen)
   für die zu Reserveformationen der heimischen Schlachtflotte gehörigen Schiffe,
   die zweite Hälfte der Torpedofahrzeuge;
4. der erforderliche Landbedarf;
5. ein Zuschlag von fünf Prozent vom Gesammtbedarfe.

§ 5.

Die nach Maßgabe dieser Grundsätze erforderlichen Etatsstärken der Matrosendivisionen, Werftdivisionen, und Torpedoabtheilungen unterliegen der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat.

IV. Sonstige Ausgaben.

§ 6.

Alle fortdauernden und einmaligen Ausgaben des Marineetats, hinsichtlich deren in diesem Gesetze keine Bestimmungen getroffen sind, unterliegen der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat nach Maßgabe des Bedarfs.

V. Kosten.

§ 7.

Während der nächsten sechs Rechnungsjahre (1898 bis 1903) ist der Reichstag nicht verpflichtet, für sämmtliche einmalige Ausgaben des Marineetats mehr als 408 900 000 Mark, und zwar für Schiffsbauten und Armirungen mehr als 356 700 000 Mark und für die sonstigen einmaligen Ausgaben mehr als 52 200 000 Mark, sowie für die fortdauernden Ausgaben des Marineetats mehr als die durchschnittliche Steigerung von 4 900 000 Mark jährlich bereitzustellen.

Soweit sich in Gemäßheit dieser Bestimmung das Gesetz bis zum Ablaufe des Rechnungsjahres 1903 nicht durchführen läßt, wird die Ausführung bis über das Jahr 1903 hinaus verschoben.

§ 8.

Soweit die Summe der fortdauernden und einmaligen Ausgaben der Marineverwaltung in einem Etatsjahr den Betrag von 117 525 494 Mark übersteigt, und die dem Reiche zufließenden eigenen Einnahmen zur Deckung des Mehrbedarfs nicht ausreichen, darf der Mehrbetrag nicht durch Erhöhung oder Vermehrung der indirekten, den Massenverbrauch belastenden Reichssteuern gedeckt werden.

Erklärungen

des Stellvertreters des Reichskanzlers, Staatssekretärs des Innern, Staatsministers Graf v. Posadowsky-Wehner in der Budgetkommission des Reichstages zum Flottengesetz.

Der Herr Staatssekretär des Innern Dr. Graf v. Posadowsky-Wehner erklärte Folgendes:

Die Reichsverfassung enthalte keine Vorschrift, auf Grund deren die Einzelstaaten hinsichtlich des Weges,

auf welchem sie die Matrikularumlagen aufzubringen haben, gebunden werden könnten. Aus diesem Grunde würden die verbündeten Regierungen dem Hauptantrage Lieber ihre Zustimmung nicht ertheilen können. Dagegen seien die verbündeten Regierungen damit einverstanden, daß der Antrag v. Bennigsen mit dem Unterantrag Lieber, betreffend die den Massenverbrauch belastenden indirekten Reichssteuern, in das Flottengesetz aufgenommen werde.

Daß die dem Reiche überwiesenen indirekten Reichssteuern (Bier, Branntwein, Salz, Tabak, Zucker) als den Massenverbrauch belastend anzusehen seien, könne er auf die Anfrage des Herrn Dr. Lieber bestätigen. Theoretisch würde nach dem Unteramendement Lieber der Verbrauch jener Artikel noch immer insoweit belastet werden können, als er einen Verbrauch des Luxus darstelle, doch erscheine diese Unterscheidung hier ohne praktischen Werth.

Schließlich sei er in der Lage, auf Grund übereinstimmender Erklärungen der einzelnen Bundesregierungen hier Folgendes zu erklären:

> „Sollte die Ausführung des Gesetzes über die Flotte die Erhöhung bestehender oder die Einführung neuer Landessteuern in den Einzelstaaten nothwendig machen, um den erhöhten Anforderungen des Reiches zu genügen, so werden die Einzelregierungen ihrerseits darauf Bedacht nehmen, bei einer derartigen finanziellen Maßregel die stärkeren Steuerkräfte heranzuziehen."

Er acceptire die Erklärung des Herrn Abgeordneten Dr. Lieber, daß in den Mehrverbrauch der Flotte nicht einzubeziehen sind die steigenden Schuldenzinsen für die Marineanleihen, die Pensionen und die Ausgaben in Folge von Schiffsverlusten. Auch bestätige er die Annahme des Herrn Abgeordneten Dr. Lieber, daß auch in Zukunft mindestens 5 pCt. des Werthes der Flotte und 2/3 der Kosten für Schiffsbauten und ihre Armirung aus den ordentlichen Mitteln des Etats zu entnehmen seien.

Auf eine weitere Anfrage des Herrn Abgeordneten v. Kardorff erklärte der Staatssekretär des Innern, Dr. Graf v. Posadowsky-Wehner, daß unter den Begriff der „indirekten Reichssteuern“ nicht die Zölle fielen, bezüglich deren schon aus handelspolitischen Gründen keinerlei irgendwie bindende Erklärungen abgegeben werden könnten. Auf eine weitere Anfrage des Herrn Abgeordneten Dr. Lieber bemerkte der Herr Staatssekretär, daß unter einer den Massenverbrauch belastenden indirekten Reichssteuer auch eine Reichsweinsteuer zu verstehen sein würde.

Anhang 3.

Zur Orientirung der Leser wird hier aus der Schrift „Altes und Neues zur Flottenfrage“ das Verzeichniß der Aufsätze und Stichworte, sowie das Namen-Verzeichniß wiedergegeben.

Verzeichniß der Aufsätze und Stichworte.

F

G

H

J

K

L

M

N

O

P

R

S

T

U

V

W

Namen-Verzeichniß.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW12, Kochstr. 68—71.